

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Nr. 16/17 · 17. August 2018

www.eurotransport.de

6035 Euro 2,90



Mit dem Brummi in die Zukunft:
BGL-Hauptgeschäftsführer
Prof. Dirk Engelhardt.

News zur IAA

Bleiben Sie zur IAA Nutzfahrzeuge immer top informiert.



Jetzt die IAA News Guide App herunterladen: eurotransport.de/iaang



Alles neu beim BGL

Neuausrichtung des Verbands läuft – Vorteilswelt startet

Neue Angebote, neue Strukturen, neue Köpfe: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) erfindet sich teilweise neu. In den vergangenen Monaten hat das Präsidium mit den Landesverbänden die Weichen für eine grundlegende Neuausrichtung gestellt. Sie zielt darauf ab, die Effizienz durch eine verbesserte Kostensituation zu erhöhen und die Mitgliedschaft durch weitere Dienstleistungen und Mehrwerte attraktiver zu machen.

Ein fundamentaler Einschnitt ist die geplante Ablösung des Präsidiums durch ein neues Gremium, was die Entscheidungen beschleunigen und das Ehrenamt entlasten soll. „Wir wollen nicht mehr nur als politische Interessenvertretung wirken, sondern den Mitgliedern künftig zusätzliche Services und Dienstleistungen anbieten“, fasst es BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt im Gespräch mit trans aktuell zusammen.

Auch nach außen hin wird sichtbar, dass sich im Haus des Straßenverkehrs in Frankfurt viel getan hat – etwa durch ein geplantes neues Logo, das dynamischer wirkt und bei der Mitgliederversammlung am 24. und 25. Oktober in Berlin präsentiert wird. In diesem Rahmen stimmen die De-

legierten dann über das Reformpaket ab. Grundlage für den Umbau beim BGL ist eine neue Satzung. „Ein abgestimmter Entwurf liegt bereits vor“, berichtet Engelhardt. Zweimal habe die dafür einberufene Satzungskommission unter Vorsitz von BGL-Präsident Adalbert Wandt und ihm getagt.

Wandt und seine Präsidiumscollegen werden nicht mehr zur Wiederwahl antreten. An die Stelle des Präsidiums tritt ein Aufsichtsrat, der sich aus maximal sechs Unternehmern zusammensetzt. Noch stehen die Kandidaten nicht fest. Aufgabe des Aufsichtsrats ist es, das hauptamtliche Leitungsgremium – aus der Hauptgeschäftsführung wird ein Vorstand – zu beraten und zu kontrollieren.

Entlastung des Ehrenamts

Der Aufsichtsrat soll nach Bedarf zusammenkommen. Es wird keine festen Sitzungstermine mehr geben. „Das entlastet ein Stück weit die Unternehmer, die wegen des gestiegenen Arbeitsaufkommens stärker in ihren Betrieben gebraucht werden“, sagt Engelhardt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten keine Pauschalen, sondern pro Meeting ein Sitzungsgeld.

Ein weiterer Beitrag, um die finanzielle Lage zu verbessern, sind räumliche Veränderungen: Im November zog der Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes in die BGL-Präsenz nach Berlin, im Juni der Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen ins Haus des Straßenverkehrs zum BGL.

Von den kurzen Wegen und der besseren Verzahnung profitierten die beiden Landesorganisationen und der BGL gleichermaßen, bilanziert Engelhardt. Überhaupt ist es ihm wichtig, die Kommunikation mit den Landesverbänden zu stärken. Ebenfalls stärken will er die Rolle der Ausschüsse und Gremien. „Wir wollen keine Politik aus dem Elfenbeinturm machen, sondern das Sprachrohr unserer Mitglieder sein“, sagt er. „Dafür müssen wir sie hören und einbinden.“ Was die Mitglieder betrifft, geht der BGL fortan neue Wege. „Wir werden uns für assoziierte Mitglieder öffnen, um den Netzwerkgedanken zu stärken“, kündigt Engelhardt an.

Diese Partner wiederum erhalten Zugang zu den BGL-Betrieben und können ihnen spezifische Angebote machen. Dafür können sie auch den neu geschaffenen digitalen Marktplatz des Verbands nutzen. In dieser „BGL-Vorteilswelt“ finden Unternehmer eine Vielzahl

an Produkten und Dienstleistungen – vom Pkw für sich und ihre Mitarbeiter über mobile Fahrerunterkünfte, IT-Pakete bis hin zu Alarm- oder Spiegeleinstellplänen. Alle Angebote müssen besonders rabattiert sein, was ein weiterer Anreiz für eine Mitgliedschaft ist.

Alles rund um den Brummi

Einen festen Platz in dem Online-Shop hat die Brummi-Welt mit einer Vielzahl an Werbematerialien zum aufgefrischten Sympathieträger des Verbands sowie Bildungsangebote; neu sind ab Herbst Studiengänge mit Schwerpunkt Logistik an der Steinbeis Business Academy.

Digitalkompetenz zeigt der BGL auch in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsgenossenschaften und der Kravag-Versicherung. Die Vorbereitungen für ein gemeinsames Logistik-Portal seien auf einem guten Weg, im November soll die Plattform, die eine gemeinsame Startseite aller drei Partner und gemeinsame Services vorsieht, scharf geschaltet werden. Es tut sich also gewaltig etwas – ein Sommerloch kennt der BGL jedenfalls nicht.

Text und Foto: Matthias Rathmann

TeleTraffic: Das IT-Center von Panalpina, die neue IT-Tochter der Schwarz Spedition und vieles mehr.

TeleTraffic



siehe Beilage

Sicherheit: Vorschläge von Dekra-Vorstand Klinke zur Vermeidung von Abbiegeunfällen.



Seite 4

Fachkräftemangel: Transco startet eine Qualifizierungs-Offensive.



Seite 8

Flüchtlinge: Positivbeispiele von Dachser, Dischinger und der IHK Ulm bei der Integration.

Seite 11

Vergleich: Vier Zugmaschinen für Megatrailer treten gegeneinander an.



Seiten 16-17

SCHWARZ-FIRMENGRUPPE ÜBERNIMMT SPEDITION BLITZ AUS GROSS-UMSTADT

Die Schwarz-Firmengruppe mit Sitz in Herbrechtingen hat mit Wirkung zum 1. Januar die Spedition Blitz aus Groß-Umstadt übernommen. „Wir wollten uns Kapazitäten sichern“, erläutert Thomas Schwarz, geschäftsführender Gesellschafter der Schwarz-Firmengruppe, die Investition gegenüber trans aktuell. Längst sei nicht nur der Preis ein entscheidendes Kriterium bei der Vergabe von Aufträgen.

„Ebenso wichtig ist es den Verladern mittlerweile, dass der Dienstleister den Transport mit eigenem Equipment sicherstellen kann.“ Mit dem

„Wir wollten Kapazitäten sichern“

THOMAS SCHWARZ ÜBER DEN ZUKAUF

Kauf des ehemaligen Subunternehmers wächst die Schwarz-Gruppe, zu der neben der Schwarz Spedition und Schwarz Logistik auch die tschechische Spedition Kareka gehört, um 30 Fahrzeuge mit Jumbo-Wechselbrücken sowie rund 60

Fahrern. Schwarz verfügt über rund 230 eigene Fahrzeuge und disponiert etwa 300 Lkw.

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg beheimatet, „liegt die Spedition Blitz direkt auf unserer Hauptstrecke Richtung Ruhrgebiet“, erklärt Schwarz. Vor dem Hintergrund, dass das Unternehmen weitere Linienverkehre aufbauen möchte, ein optimaler Standort. Zumal Thomas Schwarz, der zusammen mit seinem Bruder Hans-Günther die Geschicke des Familienbetriebs lenkt, den Fahrern ermöglichen möchte, „dass sie am Ende ihrer Schicht im eigenen Bett schlafen können“. cn

Lkw-Erwerb: Leasen, Kaufen, Finanzieren – die unterschiedlichen Beschaffungsinstrumente unter der Lupe. Seite 12



Foto: Thomas Kippers

Branchenlauf am 6. Oktober

Da läuft doch was: Am 6. Oktober findet der nächste Branchenlauf im Allgäu statt. Gastgeber ist der Logistikdienstleister Ansorge in Biessenhofen, auf dessen Gelände das Event startet und endet. Angesprochen sind alle, die in der Logistikbranche tätig sind. branchenlauf@ansolog.com

10.000 Fahrer

Girteka Logistics aus Litauen treibt Expansion voran – 5.000 eigene Lkw

Kostenlos aufs Handy

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



Girteka Logistics hat die neue magische Marke von 10.000 Fahrern erreicht. Wie der Großflottenbetreiber aus Litauen mitteilt, ist die Zahl seiner Fahrer innerhalb von nur sieben Monaten von 8.000 auf 10.000 gestiegen. „Girteka Logistics reagiert erfolgreich auf die Nachfrage nach wachsenden Kapazitäten“, erklärte Girteka-Chef Edvardas Liachovičius. Ziel sei es, bis 2021 bereits 20.000 Fahrer zu beschäftigen. Analog will der Transport- und Logistikdienstleister bis dahin die Zahl seiner eigenen Lkw auf 10.000 verdoppeln.

Den Erfolg begründet das Unternehmen damit, dass es mit eigenen Kapazitäten ein anderes Geschäftsmodell als DSV, DB Schenker, DHL oder Kühne+Nagel verfolge – die sich allesamt einem Asset-light-Ansatz verschrieben hätten. „Wir besitzen unsere Trucks und beschäftigen eigene Fahrer“, heißt es von Girteka. „Unsere Fähigkeit, hohe Qualität und wachsende Kapazitäten zu liefern, hat uns in Verbindung mit eigenem Equipment in die Poleposition gebracht“, sagt Firmensprecher Kristian Kaas Mortensen.

Das Unternehmen weist auf Zahlen hin, wonach in Deutschland 2018 ein Fünftel der Lkw-Flotte aufgrund des Fahrer Mangels steht. Der Engpass verschärft sich nach Einschätzung der Girteka-Verantwortlichen durch gestiegene Löhne sowie die EU-Sozialgesetzgebung, die auch Kosten für Hotelübernachtungen mit sich bringe. Auch Girteka kündigt als Reaktion auf die gestiegenen Kosten ein neues Preismodell an – ohne aber Details dazu zu nennen.

Wo bekommt Girteka nun die Fahrer in dieser hohen Zahl und mit den nötigen Anforderungen her, fragen sich viele aus der Branche. Die beste Rekrutierungsmaßnahme sei es, die Fluktuation zu senken, entgegnet Sprecher Mortensen gegenüber trans aktuell – „in dem Sinne, dass so wenig Fah-

rer wie möglich das Unternehmen verlassen, was den Bedarf, neue Fahrer zu suchen, reduziert“. Die beste Werbung seien Empfehlungen von eigenen Fahrern, sagt er. Eingestellt würden Mitarbeiter aus unterschiedlichen Ländern, begonnen im Heimatland Litauen.

Girteka betreibt eine eigene Fahrerakademie, in der jeder Mitarbeiter einmal im Jahr entsprechende Schulungen absolvieren muss. Das Spektrum reiche von der Verkehrssicherheit über Eco-Trainings bis hin zu spezifischen Themen – je nach Branche, für die der Fahrer unterwegs ist. „Jeder Fahrer erhält, ehe er beginnt, eine komplette Einführung über die Arbeitsweise bei Girteka“, sagt Mortensen.

Viele in der Branche beschäftigt nicht nur die Frage, wo die Fahrer herkommen, sondern auch, wie Girteka das Wachstum finanziert. So ist das Unternehmen in den vergangenen Jahren beim Umsatz immer zweistellig gewachsen, voriges Jahr nach eigenen Angaben gar um 30 Prozent. „Die Finanzierung erfolgt über einen Mix aus einbehaltenen Gewinnen und strategischen Partnern“, erläutert Sprecher Mortensen und führt exemplarisch die Schwedische SEB Bank auf, die seit mehr als 20 Jahren der Hauptfinanzier sei.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Girteka

GIRTEKA GIBT GAS



- Girteka hat einen Volvo FH mit LNG-Antrieb in die Flotte aufgenommen. Mit der 460-PS-Zugmaschine will das Unternehmen Erfahrungen mit dem verflüssigten Erdgas sammeln. Volvo Trucks verspricht, dass der Gasantrieb mit denselben Fahr- und Leistungseigenschaften wie ein konventioneller Dieselantrieb aufwartet, aber ein Fünftel weniger CO₂ emittiert. Volvo Trucks nennt Reichweiten von bis zu 1.000 Kilometer.
- „Girteka Logistics ist hochinteressiert daran, neue Technologien einzusetzen, die mit weniger Dieserverbrauch und Luftverschmutzung verbunden sind – wie LNG-, Elektro- oder Wasserstoffantriebe“, teilt das Unternehmen mit. Deshalb fahre man Tests mit LNG, um mehr über diese Antriebsart zu lernen und zu erfahren, wie sich solche Lkw auch in größerem Stil in die Flotte integrieren lassen.



KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



Transparenz bei der Maut

Eine Maut hat nur wenige Fans. Der Spediteur gibt keinen aus, wenn die Rechnung von Toll Collect eintrifft. Die Lkw-Maut ist jedoch akzeptiert. Das System läuft stabil und ist eines der besten der Welt. Seit 2005 hat es mehr als 53 Milliarden Euro in die Kasse des Bundes gespült. Die fachliche Eignung kann man Toll Collect nicht absprechen. Die Rolle des Dienstleisters, der fair und flexibel mit dem BMVI zusammenarbeitet, beherrscht das Unternehmen aber nur unzureichend. Sonst hätte es nicht 14 Jahre mit seinem Kunden gestritten, sonst würde es nicht immer wieder Schlagzeilen um falsche Abrechnungen geben. Wird das System neu ausgeschrieben, müssen die Dinge transparenter ablaufen. Es darf kein Staatsgeheimnis um die Betreiberpauschale oder einen erneuten Vertrag mit mehr als 17.000 Seiten geben. Der Mautzahler muss wissen, was mit seinem Geld passiert. Damit steht und fällt die Akzeptanz.

Maut-Berichterstattung auf Seite 5

ADAC



Pannen-Notrufnummer:
0 800 524 80 00

Kaum passiert,
schon repariert.

ADAC TruckService

IMPRESSUM

trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:

Matthias Rathmann (rat)

Redaktion: Ilona Jüngst (ilo), Ralf Lanzinger (ria), Carsten

Nallinger (cn), Franziska Nieß (fni)

Weitere Mitarbeiter: Michael Kern (mk), Knut Zimmer (kuz)

Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser,

Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta Sichel, Sumita Brumbach

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

Regina Weinrich (rw)

Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und

Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von

Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer: Oliver Trost

Redaktioneller Gesamtleiter: Paul Göttl

Anschrift von Verlag und Redaktion:

Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart

Handwerkerstraße 15, 70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

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

Anzeigenmarkt: Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.), Gerlinde Braun, Sylvia

Fischer, Tel. 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46,

E-Mail: vertrieb@etm.de

Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,

Nicole Polta, Gabi Volkert, Leuschnerstraße 1,

70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

Herstellung: Thomas Eisele

Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG,

Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel.

trans aktuell erscheint 24x jährlich freitags. Höhere Gewalt

entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche

können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten,

© by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt

eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt

der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von Dekra erhalten

trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis

in Deutschland 2,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt ab

Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz

134,40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage.

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice: trans aktuell Vertrieb, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm.de, Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisleiste: Nr. 27, 2018,

Gerichtsstand Stuttgart

Unterstützer von



Ende einer abenteuerlichen Reise

Gestohlener Kran der Spedition Paule taucht in Ägypten auf – Suche über soziale Netzwerke und die Tagespresse



„Wir sind erst einmal froh, dass wir wissen, wo das Fahrzeug ist“

**RAINER SCHMID
GESCHÄFTSFÜHRER
PAULE SPEDITION**

Der verschwundene Kran der Spedition Paule aus Stuttgart ist wieder aufgetaucht. Statt weinrot ist er weiß. Statt einem weißen hat er ein grünes Kennzeichen. Statt „Paule Schwertransporte“ steht „Hamburg krandienst“ auf dem Fahrerhaus – krandienst wohlgezeichnet kleingeschrieben. Und statt am Neckarufer, wo Paule seinen Sitz hat, steht der 48 Tonnen schwere Vierachser im ägyptischen Gizeh in der Nähe der Pyramiden.

Die abenteuerliche Reise des am 19. März in Stuttgart gestohlenen Fahrzeugs hat damit ihr vorläufiges Ende gefunden. Obgleich mehr als 4.700 Straßenkilometer und mehr als 2.600 Kilometer Luftlinie dazwischen liegen, haben die Paule-Verantwortlichen keine Zweifel, dass es sich um das Liebherr-Modell LTM 1070 aus ihrem Fuhrpark handelt. „Es ist aufgrund bestimmter Merkmale auf jeden Fall unser Fahrzeug“, sagt Geschäftsführer Rainer Schmid gegenüber trans aktuell. Er geht davon aus, dass der Kran mit gefälschten Papieren über den Seeweg von Antwerpen aus nach Alexandria gelangt ist.

Ein Kontaktmann vor Ort gab Schmid einen Hinweis auf das Fahrzeug. Daraufhin flog er am 22. Juni selbst nach Kairo, um den Kran in Augenschein zu nehmen. „Dabei habe ich ihn zweifelsfrei identifiziert“, sagt der Paule-Chef. Zum einen erkannte er ihn an den bereits bekannten Kratzern an der Krankabine wieder. Sie seien nicht ausgebleicht, sondern nur mit weißem Lack überstrichen worden. Zum anderen – und das sei entscheidend – erscheine im Display die Liebherr-Werksnummer, die mit der des Paule-Krans übereinstimme. Dieser individuelle Code – im speziellen Fall die Zahlenreihe 059526 – lasse sich nicht verändern, außer vielleicht durch Liebherr selbst. Die Fahrgestellnummer dagegen wurde verändert.

Der Diebstahl des Fahrzeugs hatte ein für eine mittelständische Spedition ungewöhnlich großes Echo in den sozialen Netzwerken und den allgemeinen Medien ausgelöst. Nachdem Paule den Kran über Facebook als vermisst ge-

meldet hatte, beteiligten sich unzählige Hobby-Detektive aus ganz Europa an der Suche. „Der Kran wurde sehr oft in Ostdeutschland gesehen, einige Male in Norddeutschland und wenige Male im Ruhrgebiet“, berichtet Schmid. Die Polizei ging den Hinweisen nach, die Fahrten erwiesen sich aber fast alle als falsch. Einzig zwei Meldungen, wonach der Kran am 19. März um 3:40 an der Wilhelma – dem zoologischen Garten in Stuttgart – und um 4:20 bei Heimsheim auf der A8 gesehen wurde, dürften korrekt gewesen sein.

Wert von 200.000 Euro

Das Paule-Team hat rekonstruiert, dass der Kran gegen 3.30 Uhr am Betriebshof in Stuttgart-Obertürkheim gestohlen wurde. Zu Arbeitsbeginn bemerkte es den Verlust und verständigte die Polizei. Per GPS ließ sich das Fahrzeug nicht mehr orten, die Diebe deaktivierten es oder brachten ein Störsignal an. „Wir gehen von einer organisierten Bande aus, die wahrscheinlich bundesweit unterwegs ist“, sagt Geschäftsführer Schmid. Er ist überzeugt, dass die Diebe gezielt zugeschlagen haben. Der zehn Jahre alte Kran hatte noch einen Restwert von mehr als 200.000 Euro und sei trotz des einen oder anderen Kratzers in einem Top-Zustand gewesen. Für den Schaden kommt bei Paule nun die Versicherung auf.

Das Modell steht bei Diebesbanden hoch im Kurs. Das wird daran deutlich, dass Ende Juni ein weiteres baugleiches, aber etwas jüngeres Fahrzeug entwendet wurde. Den Schaden hat das Unternehmen Hess aus Düsseldorf, dessen Kran aber noch nicht wieder gesehen wurde. Ob ihn die Diebe auch nach Ägypten verschifft haben? Das nordafrikanische Land ist offenbar ein beliebter Absatzmarkt. „Weil es für die Einfuhr älterer Maschinen so gut wie keine Auflagen gibt“, berichtet Paule-Chef Schmid. Gefälschte Papiere, ein neues Kennzeichen oder eine veränderte Fahrgestellnummer waren beim Import offenbar keine K.-o.-Kriterien.

Doch nachdem das Fahrzeug aufgetaucht ist, ist es noch längst nicht wieder bei seinem rechtmäßigen Eigentümer. Ob es dorthin jemals zurückkommen wird?

Schmid will keine Prognose abgeben. „Die Mühlen der ägyptischen Behörden mahlen sehr langsam“, sagt er, womit er eine gewisse Skepsis andeutet. Von Anfang an waren das Landeskriminalamt (LKA) Baden-Württemberg, später das Bundeskriminalamt (BKA) und Interpol mit dem Fall betraut. Das könnte einen gewissen Druck auf die ägyptischen Ermittler ausüben und möglicherweise verhindern, dass das Fahrzeug weiterverkauft wird.

Wie es nun weitergeht, wollen auch die Medien wissen, die die Odyssee des weinroten Vehikels über Wochen hinweg begleitet haben. trans aktuell ist hier in guter Gesellschaft: Als die Redaktion bei Paule zu Besuch ist, meldet sich um 10 Uhr der Südwestrundfunk (SWR). „Wir sind erst einmal froh, dass wir wissen, wo das Fahrzeug ist“, sagt Schmid am Telefon gegenüber dem SWR-Redakteur. Auf seinem Schreibtisch liegt ein druckfrisches Exemplar der Stuttgarter Nachrichten, die an dem Tag titeln „Gestohlener Kran eindeutig identifiziert“.

Auch dpa berichtet

Während Schmid von der Suche nach dem Fahrzeug erzählt, trifft eine Mail einer Produktionsfirma ein, die sich einen Beitrag für das ARD-Magazin Brisant vorstellen kann. Um 10:25 bittet schließlich die Deutsche Presse-Agentur (dpa) um Rückruf. Schmid beantwortet die Anfragen souverän und freut sich über das große Interesse der Medien, die allesamt fair berichteten und sich für Paule einsetzten.

Seit März hat er Dutzende Anfragen beantwortet und zwei Fernseh-Interviews gegeben. Auch in Arabien sei über den Diebstahl berichtet worden – was wahrscheinlich dpa als Multiplikator zu verdanken sei. Was im Wirbel um den verlorenen Kran etwas untergeht, ist eine ganz andere Nachricht: dass das Familienunternehmen dieses Jahr sein 100-jähriges Bestehen feiert. Ein Geburtstag, bei dem die Paule-Mitarbeiter in jedem Fall reichlich Gesprächsstoff haben und auf das Auftauchen ihres Krans anstoßen können.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Paule, Rathmann



Von Stuttgart bis Arabien:
Das verschwundene
Fahrzeug hat ein riesiges
Medienecho ausgelöst.

IAA
Nutzfahrzeuge
Driving tomorrow

**Effizient,
autonom,
vernetzt.**

Entdecke die Zukunft
des Güterverkehrs.



Tickets auf iaa.de
20. – 27. September 2018
in Hannover

#IAA18

VDA

OICA

Grünes Licht für mehr Sicherheit

Fahrrad gegen Lkw: Dekra-Vorstandsmitglied Clemens Klinke will die Gefahren reduzieren und wirbt für Aufklärung

ZUR PERSON

- Clemens Klinke (61) ist seit 34 Jahren in unterschiedlichen Funktionen bei Dekra tätig
- Seit 2010 ist der Diplomingenieur Mitglied des Vorstands der Dekra SE, bereits seit 2006 verantwortet er die Sparte Dekra Automotive
- Klinke stammt aus Paderborn. Nach einer Kfz-Lehre absolvierte er ein Maschinenbaustudium an der FH in Köln in der Fachrichtung Fahrzeug-Technik
- Er ist verheiratet, hat zwei erwachsene Kinder und fährt in seiner Freizeit gerne Fahrrad



Lkw-Fahrer müssen genau hinschauen, um den Radfahrer zu erkennen. Systeme wie das von Daimler weisen auf die Gefahr beim Abbiegen hin. Dekra-Vorstand Clemens Klinke will nun erreichen, dass Radfahrer die Gefahrenzone rechts vom Lkw meiden.

trans aktuell: Herr Klinke, alternative Antriebe, vernetztes Fahren, neue Mobilitätskonzepte – die Nutzfahrzeugbranche ist im Umbruch. Wie erleben Sie als Dekra-Vorstand diesen Wandel?

Klinke: Es ist eine spannende Zeit für alle, die sich mit dieser Branche beschäftigen. Für mich persönlich hat das Nutzfahrzeug immer schon eine besondere Bedeutung. In dem Bereich habe ich meine Lehre gemacht. Während des Studiums bin ich im nationalen und internationalen Fernverkehr Tankwagen gefahren. In meinen ersten Stationen bei Dekra habe ich Berufskraftfahrer ausgebildet, später angehende Nutzfahrzeug-Ingenieure. Ich war oft mit der technischen Untersuchung von Lkw-Unfällen betraut. Was man angesichts der Vielzahl an Themen, die die Branche zurzeit beschäftigt, hervorheben muss, sind die immensen Fortschritte bei der Verkehrssicherheit. Die Ausstattung der heutigen Lkw lässt sich nicht mit der vor 30 Jahren vergleichen. Abseits von Sicherheitssystemen ist das Fahren durch Automatikgetriebe, bessere Fahrerhäuser, Klimaanlage, Standheizung und Luftfederung auch komfortabler geworden.

Erinnern Sie sich noch an den einen oder anderen Fall aus Ihrer Zeit in der Unfallanalyse?

Mir sind einige Fälle in guter Erinnerung, ebenso die Unfallursachen. Häufig hatten wir es mit Ablenkung zu tun – ein Thema, das uns im Zeitalter von Smartphones und Tablets weiterhin stark beschäftigt. Vielfach waren die Unfälle auch auf technische Mängel zurückzuführen. Damals gab es im Nutzfahrzeug nur Trommelbremsen. Waren sie nicht richtig eingestellt, nahmen sie insbesondere bei Überhitzung rapide in der Bremsleistung ab. Heute finden wir nahezu ausschließlich nur noch Scheibenbremsen im Nutzfahrzeug. Eine Trommelbremse sehe ich nur noch im historischen Lkw wie zum Beispiel meinem Büssing, Baujahr 1969. Mit dem restaurierten 240-PS-Fahrzeug nehme ich in Kürze an der 16. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge teil, die der ETM Verlag gemeinsam mit der Spedition Fehrenkötter ausrichtet. Dieses Jahr führt die Reise nach Schweden.

Das klingt nach Fernfahrer-Romantik und Nostalgie. Doch der Beruf hat heutzutage damit nicht mehr viel zu tun. Wie beurteilen Sie die heutige Situation für Fahrer?

Termine mussten auch früher schon eingehalten werden, solche Stresssituationen sind nicht neu. Doch hat sich das Ganze verschärft. Was früher am nächsten Tag geliefert werden musste, muss heute stunden- oder sequenzgenau eintreffen. Auch der Stress bei der Parkplatzsuche hat zugenommen. Ich kann mich nicht daran erinnern, einen Rasthof angesteuert und keinen Stellplatz gefunden zu haben. Das ist die Folge des immensen Verkehrs- und Lkw-Zuwachses in den vergangenen Jahren. Hinzu kommen die veränderten Sozialvorschriften in Kombination mit neuen Schichtzeiten – mit ein Auslöser für die montäglichen Staus. Staus stellen übrigens ein erhebliches Unfallrisiko dar, was nicht selten zu schlimmen Lkw-Auffahrunfällen führt.

Unfälle, die eigentlich vermeidbar sind, oder?

Wir haben es immer wieder mit denselben Unfallursachen zu tun: Ermüdung, Abkommen von der Fahrbahn oder Auffahren auf den Vordermann. Es gibt Sicherheitssysteme, die all diese Unfälle verhindern können. Doch diese Systeme werden häufig entweder leider gar nicht geordert oder von den Fahrenden nicht angewandt. Die Abschaltung der Systeme erfolgt häufig aus Unkenntnis. Um das zu verhindern, müssen wir noch viel Aufklärungsarbeit leisten.

Was die Vermeidung von Lkw-Abbiegeunfällen angeht, ist das Angebot an Systemen leider sehr überschaubar. Woran liegt es?

Ich kenne den aktuellen Entwicklungsstand der Lkw-Hersteller nicht. Ich weiß nur, dass Hersteller schon vor Jahren Systeme entwickelt hatten. Sie wurden aber – vielleicht weil sie noch nicht ausgereift genug waren oder die Technologie sich geändert hat – nicht in den Markt gebracht. Ich begrüße dieses Verhalten. Systeme sollten nur in den Markt kommen, wenn sie hundertprozentig verlässlich arbeiten – also weder zu viel noch zu wenig warnen. Dies ist insbesondere bei bewegten Objekten anspruchsvoll. Dabei muss man berücksichtigen, dass Lkw Fahrende vor allem im

Stadtverkehr einer Informationsüberflutung ausgesetzt ist. Der Abbiegeassistent ist ohne Frage hilfreich, muss aber mit weiteren Dingen gekoppelt werden.

Nämlich?

Es braucht noch viel mehr Aufklärungsarbeit für alle Verkehrsteilnehmer. Rad Fahrende müssen wissen, dass sie nicht mehr rechts am Lkw vorbei fahren sollen. Fahren beide gerade aus, bleibt rechts kein Platz mehr für Rad Fahrende. Leider erlaubt die Straßenverkehrsordnung in Paragraph 5, Satz 8 dies: „Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.“ Das Tragische ist, dass der ausreichende Raum auf der rechten Seite erst dann entsteht, wenn der Lkw rechts abbiegen will, und sich daher etwas weiter links eingeordnet hat, um um die Kurve zu fahren. Wir sind der Meinung, dass Paragraph 5, Satz 8 gestrichen werden sollte. Das fordern wir schon seit 15 Jahren.

Wie ist diese Vorschrift zu erklären?

Das Warten auf dem rechten Seitenstreifen und das Überholen mit mäßiger Geschwindigkeit rechts hatte man früher unterstützt, weil man Rad Fahrenden nicht zumuten wollte, im Abgasstrom zu warten. Das hat sich erledigt, da sich das Abgasverhalten moderner Lkw deutlich verbessert hat und sich das Abgasrohr links befindet. Hier muss man ansetzen. Es gibt Situationen im Stadtverkehr, bei denen Rad Fahrende den Lkw an jeder Ampel überholen – immer und immer wieder. Jeder Vorgang birgt erneute Gefahren. Hier gilt es dringend, einen Riegel vorzuschieben. Denn im Duell des Schwächsten gegen den Stärksten verliert immer der Schwächste, sprich: Rad Fahrende oder zu Fuß Gehende. Am besten geeignet sind von der Fahrbahn getrennte Fahrwege mit entsprechend sicher gestalteten Knotenpunkten.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer setzt auf Nachrüstung und eine Kennzeichnung am Lkw mit dem #IchHabDenAssi-Aufkleber. Ist die Markierung des Lkw sinnvoll?

Natürlich muss man für die Verbreitung der Abbiegeassistenten Werbung machen. Insofern sind Hinweisschilder sinnvoll. Sie sollten sich aber nicht am Heck des Fahrzeugs befinden und Rad Fahrende dazu animieren, rechts vorbeizufahren. Am Heck der Lkw beziehungsweise der Anhänger sollten Schilder, die auf die Gefahr hinweisen, angebracht sein. Dies ist in vielen Ländern sehr verbreitet. Mitblinkende Seitenmarkierungsleuchten sind eine weitere gute Maßnahme und vom Gesetzgeber erlaubt. Aber bei allen technischen Ausrüstungen, Schulungen und Hinweisen darf man eines nicht vergessen: Auch Rad Fahrende haben eine Verantwortung im Straßenverkehr. Ohne ein größeres Verständnis füreinander und eine verstärkte gegenseitige Rücksichtnahme werden wir nicht die gewünschten Fortschritte bei der Verkehrssicherheit erzielen. Zum Verständnis füreinander gehört auch, dass man Lkw Fahrende nach einem Unfall ebenfalls als Opfer ansieht. Lkw Fahrende nehmen Abbiegeunfälle nicht leichtfertig in Kauf. Aus unserer Unfallforschung wissen wir, mit welchen Folgen sie zu kämpfen haben und dass einige gar nicht mehr in ihren Beruf zurückkehren können.

Fahrradverbände warnen aber davor, die Schuld nur bei den Radfahrern zu suchen ...

Das ist gar nicht meine Absicht. Ich bin selbst leidenschaftlicher Radfahrer. Ich fahre im Stadtverkehr aber nicht rechts am Lkw vorbei. Im Übrigen müssen wir Rad Fahrende allein schon deshalb stärker sensibilisieren, weil Pedelecs und Lastenräder stark im Kommen sind und die Unfallrisiken im Stadtverkehr sich damit erhöhen. Nicht selten werden Pedelecs von älteren Menschen genutzt, deren Reaktionsfähigkeit bereits etwas eingeschränkt ist und die sich bei einem Unfall tendenziell schwerer verletzen. Uns ist ein Lkw-Abbiegeunfall mit Beteiligung eines Pedelecs bekannt, bei dem der Lkw das Rad schon deutlich vor der Kreuzung überholt hatte und der Pedelec-Fahrer trotzdem seitlich in den Lkw hinein fuhr. Dass sich solche Unfälle ereignen, liegt daran, dass dieser Lkw beim Abbiegen seine Geschwindigkeit stark reduziert, während der Rad Fahrende gleichzeitig aufholt, weil er mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfährt. Ob in dieser speziellen Konstellation der Abbiegeassistent geholfen hätte, ist fraglich. Der Abbiegeassistent ist nur ein weiteres Hilfsmittel.

Inwiefern wird Dekra sich noch stärker im Kampf gegen Lkw-Abbiegeunfälle engagieren?

Die Verkehrssicherheit ist unser satzungsgemäßer Auftrag. Wir glauben an die Vision Zero und sehen bereits, dass einige namhafte große Städte seit Jahren keinen Verkehrstoten mehr zu beklagen haben. Wir sind im Rahmen der Aktion Abbiegeassistent eine Sicherheitspartnerschaft mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eingegangen. In dem Zusammenhang unterstützen wir Dekra-Mitglieder, die ihre Fahrzeuge seit Jahren freiwillig und aus Überzeugung mit Kameras und Sicherheitssystemen ausstatten. Diesem Thema widmen wir uns seit Jahren. Schon 2015 hat Dekra Edeka Südwest als Safety Champion mit dem Dekra Award ausgezeichnet und damit den freiwilligen Einbau von Systemen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen honoriert. Wir rüsten unsere eigenen Nutzfahrzeuge ebenfalls entsprechend aus.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Dekra, Daimler, Rathmann

BEFÜRWORDER DES LANG-LKW

Dekra-Vorstand Clemens Klinke zieht eine positive Zwischenbilanz des 2017 begonnenen Regelbetriebs mit Lang-Lkw. „Sowohl der verlängerte Sattelaufleger als auch der 25,25-Meter-Zug ergeben Sinn“, sagt er. Für den 17,80-Meter-Zug ist seiner Ansicht nach weder eine besondere Ausstattung noch eine besondere Schulung der Fahrer nötig. Für den 25,25-Meter-Zug seien zusätzliche Sicherheitssysteme gefordert, auch müssten die Fahrer besonders erfahren und geschult sein. Für beide Fahrzeugtypen gebe es optimale Einsatzmöglichkeiten, sagt Klinke.

25,25 Meter: Das Einsatzgebiet dieses Lang-Lkw sind Fernverkehre, etwa regelmäßige Systemverkehre und feste Rundläufer. Obgleich diese Fahrzeuge nicht in die Innenstadt fahren, zeigt sich Dekra-Vorstand Klinke beeindruckt vom Handling dieser Fahrzeuge, etwa auf Landstraßen und beim Durchfahren von Ortschaften.

17,80 Meter: Der Lkw mit verlängertem Sattelaufleger integriert sich laut Dekra gut ins Straßenbild. Da er kürzer als ein Gliederzug ist, fällt er nicht weiter auf. Fahrer berichten laut Klinke, dass sie mit dem Langsattel besser zurechtkommen als mit einem konventionellen Sattelzug mit Mitnahmestapler. Dekra wirbt dafür, die Hürden für den Einsatz dieser Fahrzeuge abzubauen, etwa die Vorgabe, dass sie für den Kombinierten Verkehr geeignet sein müssen. Das führe dazu, dass Totgewicht an Bord ist, das sinnvoller der Ladung zugeschlagen werden könne.



Baustelle Maut

Zum 1. September verleiht sich das Verkehrsministerium Toll Collect ein – Ausgliederung zum 1. März angestrebt



Komplexer kann es kaum werden: Am 31. August zieht Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) die Call Option, damit läuft der jetzige Lkw-Maut-Betreibervertrag aus. Vom nächsten Tag an, dem 1. September, wird der Bund selbst Mautbetreiber sein. Dann übernimmt er von den bisherigen Eigentümern Telekom, Daimler und Cofiroute die Geschäftsanteile an Toll Collect. Und dann gilt „ein vollständig neues Vertragsregime“, wie das Bundesverkehrsministerium (BMVI) in seiner Antwort auf eine Kleine Bundestagsanfrage wissen lässt.

Wie aber dieses neue Vertragsregime aussieht, konnte das Ministerium noch nicht mitteilen. Kein Wunder, denn beide Seiten streiten noch. Während die Toll Collect-Geschäftsführung auf Basis des bisherigen Betreibervertrages weitermachen möchte, will das BMVI bereits den neuen Betreibervertrag, der vom 1. März nächsten Jahres an ohnehin gelten soll, als Übergangslösung installieren. „Wenigstens große Teile daraus“, heißt es. Wie verlautet, unterscheiden sich beide Verträge vor allem in der Risikoverteilung. Ebenfalls noch nicht entschieden ist demnach, wer vom 1. September an als Vertreter der Bundesregierung in die Toll Collect-Geschäftsführung eintreten wird.

Die Vorbereitungen für den Eigentümer-Übergang bei Toll Collect laufen seit Wochen auf Hochtouren. So haben Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz und seine Mitarbeiter bereits mehrere Gespräche mit den Eigentümern und der Geschäftsführung geführt. Am 20. Juli hat Schulz ergänzend einen Brief „zur Beruhigung der Lage“ an die

„lieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Toll Collect GmbH“ geschrieben. Für den Bund gehe es in der Interimsphase zunächst um die Sicherung der Mauteinnahmen, die Aufrechterhaltung und Stabilisierung des erweiterten Mautsystems und die Umsetzung der Tarifanpassung zum 1. Januar 2019, versichert der Staatssekretär. „Für Sie als Mitarbeiter soll sich durch den Eigentümerwechsel möglichst wenig ändern.“ Angekündigt wird in dem Schreiben in Abstimmung mit dem Betriebsrat eine Betriebsversammlung noch im August, bei der sich die staatlichen Übergangseigentümer vorstellen wollen. Wie verlautet, wird dabei auch Minister Scheuer auftreten.

Ausschreibung läuft

Parallel zu diesem Prozedere muss der Minister den Weiterverkauf von Toll Collect regeln. Denn der Bund will ja „voraussichtlich“ nur sechs Monate lang Eigentümer und Betreiber sein und das Geschäft zum 1. März 2019 an einen neuen Bieter abgeben. Das Ausschreibungsverfahren dafür läuft, die Entscheidung über den beziehungsweise die neuen Toll Collect-Eigner und den dann geltenden Betreibervertrag ab 1. März 2019 soll bis Ende dieses Jahres fallen.

Noch im Rennen um den schätzungsweise rund zwölf Milliarden Euro schweren Mautauftrag sind dem Vernehmen nach die Konsortien Telekom/Vinci (Frankreich), Continental/IBM/Abertis (Spanien), Atlantia/Austrada Tech (Italien) und die PPF-Group (Tschechien) zusammen mit Sky Toll (Slowakei). Die zu-

nächst geplante rechtliche Trennung von Schiedsverfahren und operativem Mautbetrieb sowie die inzwischen erfolgte Einigung im Schiedsverfahren machten eine Anpassung der Vergabeunterlagen erforderlich, sodass die Frist zur Abgabe der endgültigen Angebote bis 27. September verlängert

wurde. Der Zuschlag soll auf das wirtschaftlichste Angebot anhand der Kriterien Preis (70 Prozent) und Qualität (30 Prozent) bis Ende dieses Jahres erteilt werden. Die Laufzeit des neuen Betreibervertrages soll bis 2030 reichen.

In dem Zusammenhang erwarten Berliner Beobachter zum

Jahresende noch eine politische Debatte darüber, ob am Ende nicht doch der Bund der geeigneteren Mautbetreiber wäre und Toll Collect nicht besser im Rahmen der neu entstehenden Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen (IGA) geführt werden sollte. Jedenfalls gibt es im som-

merlich aufgeheizten Berlin kaum jemanden, der eine solche Lösung ausschließen würde – erst recht nicht nach den erneut publizierten Vorwürfen über Abrechnungsunregelmäßigkeiten bei Toll Collect.

Text: Hans-Peter Colditz | Foto: Toll Collect

WIRBEL UM ABRECHNUNGEN

- Das BMVI weist Vorwürfe zurück, Opfer von angeblich überhöhten Rechnungen von Toll Collect geworden zu sein. Das ARD-Magazin Panorama und die „Die Zeit“ hatten berichtet, dass Toll Collect systematisch zu viel beim Bund abgerechnet haben soll. Unter anderem geht es dabei auch um Posten, die nichts mit der Lkw-Maut zu tun hatten.
- Genannt wird das Sponsoring der Oldtimer-Rallye Hamburg-Berlin-Klassik 2012, das mit rund 80.000 Euro zu Buche geschlagen haben soll. Ferner geht es um einen Ausflug der Toll Collect-Chefs in ein Luxushotel in Brandenburg und die Unterstützung des Berliner Kinderheims Elisabethstift.
- Die Vorwürfe sind nicht neu und basieren auf den Informationen eines ehemaligen Toll Collect-Mitarbeiters aus dem Frühjahr 2017, die den Ausschlag für Ermittlungen bei dem Unternehmen gaben.
- „Das Prüfungssystem des Bundes hat zu 100 Prozent funktioniert“, erklärt Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz. „Strittige Ausgaben im Marketingbereich, die Toll Collect zur Abrechnung vorgelegt hat, wurden vom Bundesamt für Güterverkehr geprüft, abgelehnt und nicht bezahlt“, erklärt er.

DRINGEND: Inflexibles Closed-End Full-Service-Leasing!

Hallo Herr Lohberg,

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

Und weshalb erzielen wir keinerlei Remarketing-Erlöse?

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

Gibt es denn auf dem Markt keine Alternativen?

C. Frank
CFO

Mehr erwarten, alles bekommen.
Mit ARI FlexLease.

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

www.OpenLeaseOpenMind.de

Kühlen Kopf bewahren

Hitze hat Auswirkungen auf alle Verkehrsträger – Niedrigwasser auf dem Rhein, Abwanderung auf die Straße



550
Schiffe

BEFAHREN DEN
NIEDERRHEIN IM
SCHNITT PROTAG

KÜHLER WEIN

Beim KV-Spezialisten Paneuropa ist die Zahl der temperaturgeführten Transporte aus Richtung Italien erheblich angestiegen, wie Qualitätsmanager Alexander Jerratsch sagt. So ist beispielsweise Wein jetzt gekühlt unterwegs, weil durch die Hitze die Korken aus den Flaschen gedrückt werden könnten.

Die lang anhaltende Hitze und Trockenheit ebenso wie Unwetter haben auch dem Transportsektor zu schaffen gemacht. Die Probleme für die Schifffahrt sind aufgrund niedriger Pegelstände enorm, auf den Autobahnen muss mit Reifenplatzern und aufgesprungenen Betondecken gerechnet werden, Flugverkehr und Schiene leiden unter Gewitterstürmen und umgestürzten Bäumen.

Auf dem Rhein als Europas wichtigster Binnenwasserstraße werden 80 Prozent des Schiffsgüterverkehrs abgewickelt. Die Schiffe konnten in der vergangenen Woche wegen extremen Niedrigwassers jedoch nur zu einem Drittel beladen werden. Zwar fahren jetzt auch deutlich mehr kleinere Barge mit geringerem Tiefgang, aber die geringere Auslastung treibt die Kosten, und die Kapazitäten reichen trotzdem nicht aus, berichtet der trimodale Container-Dienstleister Contargo. „Wir schaffen es, die Fracht zum größten Teil auf unsere Züge umzubuchen, aber das eine oder andere muss auch auf der Straße gefahren werden“, sagt Kawus Khederzadeh, der für den Vertrieb zuständig ist.

Der Rhein ist besonders für die westlichen Nordseehäfen von großer Bedeutung. So hat das Binnenschiff im Hinterlandverkehr des Rotterdamer Hafens einen Anteil von mehr als 40 Prozent, in Antwerpen sind es 30 Prozent. Der Niederrhein wird jährlich von knapp 200.000 Schiffen befahren. Das sind im Durchschnitt rund 550 Schiffe pro Tag.

Zuschläge bei Contargo

Contargo arbeitet mit Kleinwasserzuschlägen, die bei einem Wasserstand von 0,80 bis 0,71 Metern am Pegel Kaub für einen voll beladenen 40-Fuß-Container bei 225 Euro lagen, ab 0,70 Metern wurden 300 Euro fällig. Durch die Hitzewelle haben sich zudem in Rotterdam und Antwerpen die Wartezeiten für die Schiffe verlängert, wo es ohnehin schon große Verzögerungen gab. Das kann durchaus die Wirtschaftlichkeit des an sich kostengünstigen und vergleichsweise umweltfreundlichen Binnenschiffs infrage stellen. „Es gibt Abwanderungen auf die Straße“, sagt Khederzadeh.

Aber auch dort ist, von knappen Kapazitäten einmal abgesehen, nicht alles rosig. Einige Autobahnen vertragen keine Hitze, sodass bei mehr als 30 Grad sogenannte Blow-ups entstehen können. Die Betondecken platzen plötzlich auf, was schwere Unfälle auslösen kann. In Sachsen musste deshalb die rechte Spur der A9 zwischen Bad Dürrenberg und Leipzig-West gesperrt werden. Im Autobahndreieck Heumar wiederum war die Verbindung von der A4 aus Aachen auf die A3 nach Oberhausen nur noch einstreifig befahrbar, weil sich auf der rechten Spur laut Straßen NRW im Asphalt „extreme Spurrillen“ gebildet hatten. Eine Reparatur war wegen anhaltend hoher Temperaturen zunächst nicht möglich.

Blow-ups hatte es bereits im Mai auf mehreren Autobahnabschnitten gegeben, so auf der A1 bei Bad Oldesloe und auf der A10 bei Berlin. Aber auch wenn der Deutsche Wetterdienst dazu auffordert, beim Bau von „langlebigen Infrastrukturen“ die möglichen Veränderungen der klimatischen Bedingungen zu berücksichtigen, tun sich die Behörden damit schwer. Bei der Bundesanstalt für

Straßenwesen wird derzeit noch über Projekte und Strategien diskutiert. „Wie sich die Temperaturen in der Straßenkonstruktion genau verteilen, ist bisher nicht abgesichert bekannt“, stellt sie fest.

Gefahr von Reifenbränden

Der ADAC Truckservice hat angesichts der Witterung vor Reifenbränden gewarnt. „Extreme Hitze in Kombination mit zu niedrigem Luftdruck ist eine der häufigsten und meist unterschätzten Ursachen für Reifenschäden“, sagt Geschäftsführer Christoph Walter. Klettert das Thermometer für längere Zeit deutlich über 30 Grad, kann der Asphalt bis zu 60 Grad heiß werden. Die Reifen werden weicher, verschleifen schneller, überhitzen und können Feuer fangen. Der Fülldruck sollte am kalten Reifen geprüft und außerdem – ebenso wie das Reserverad – genau auf Beschädigungen untersucht werden.

Eine massive Unwetterfront mit starken Windböen hat den Verkehr zwischenzeitlich zusätzlich beeinträchtigt. Der

Flughafen in Frankfurt musste kurzzeitig komplett gesperrt werden, die Bahn hatte besonders in Norddeutschland tagelang mit Zugausfällen und Verspätungen wegen umgestürzter Bäume zu kämpfen, aber auch auf Autobahnen gab es Sperrungen wegen umgestürzter Bäume. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt verweist darauf, dass sich die Lage an den Flüssen bei ergiebigem Niederschlag innerhalb weniger Tage wieder normalisiert.

Meteorologen gehen allerdings inzwischen davon aus, dass die Dürre bis weit in den September hinein anhalten könnte.

Text: Regina Weinrich | Foto: Imago

Nach einem Jahr so schlau wie zuvor

Weiter Rätseleuten um Baustellen-Havarie in Rastatt – Bahnen fordern Konsequenzen

2
Milliarden

EURO – DAS IST DER
GESCHÄTZTE WIRTSCHAFTLICHE
SCHADEN INFOLGE DES UNFALLS

Ein Jahr nach der Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt wird immer noch nach der Ursache für das Desaster geforscht. Das verzögert Schadensersatzzahlungen und einen wirklichen Fortschritt bei den Bauarbeiten auf der Strecke. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) bewertet die derzeitige Situation als deprimierend, vor allem weil aus dem Vorfall nur unzureichende Lehren zum besseren Umgang mit Havarien gezogen worden seien.

„Alle Beteiligten sind derzeit mit größter Sorgfalt auf die Bewertung der Hintergründe der Havarie fokussiert“, betont DB Netze. Zwischen der DB und der „Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt“ laufe das vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren. „Zur Klärung der Schadensursachen sind weitere umfangreiche Erkundungen erforderlich“, betont das Unternehmen. Seit Mitte Mai wird nun gemeinsam mithilfe von rund 60 Bohrungen der Baugrund noch besser erkundet. Man erhofft sich so weitere Hinweise zum Unglück und die Basis für ein Konzept, um den weiteren Vortrieb der West-



röhre zu entwickeln. Auf Basis der Analyse soll dann auch die weitere Vorgehensweise für die Oströhre festgelegt werden, wo weiterhin die Tunnel-Vortriebsmaschine einbetoniert ist.

Eine Studie im Auftrag des Netzwerks hatte ergeben, dass der Wirtschaft durch die Streckenunterbrechung ein Schaden von rund zwei Milliarden Euro entstanden ist, davon alleine 969

Millionen Euro bei den Eisenbahnunternehmen. Jetzt fordert NEE eine transparente Aufarbeitung der Ursachen und eine schnellere Regulierung der Schäden. Kritisiert wird das mangelnde Interesse der Regierungsparteien an der Aufklärung, obwohl die Erkenntnisse nicht nur für die Verkehrssicherheit sondern auch für andere Tunnelbauvorhaben relevant seien.

Außerdem will der Verband ein im Mai beschlossenes Handbuch mit Maßnahmen zur Bewältigung solcher Großvorkommnisse – wie die bessere Organisation von Umleitungen – von den Infrastrukturbetreibern sofort umgesetzt sehen. Wichtig sei zudem eine Beschleunigung des Schienen-Netzausbaus sowohl an der Umfahrung von Rastatt als auch im weiteren Verlauf der Rheintalbahn sowie auf

Das Desaster darf sich nicht wiederholen, warnen Bahnen wie die SBB. Dafür ist die Achse nach Italien für den Schienengüterverkehr zu wichtig.

den links und rechts des Rheins liegenden potenziellen Umleitungsstrecken. „Diese werden nicht nur für den Havarie-Fall, sondern auch für Bau- und Instandhaltungsarbeiten und bei wachsender Verkehrsmenge benötigt“, betont NEE. Die Erkenntnisse von Rastatt müssten auch auf anderen Engpässen im Schienennetz angewandt werden.

Text: Regina Weinrich | Foto: Hupac

Dynamik im Dreiländereck

Acito Logistics will im Badischen weiter wachsen – 10.000 Quadratmeter Lagerfläche stehen zur Verfügung

4,5
Millionen

EURO HAT ACITO
LOGISTICS IN
EFRINGEN-KIRCHEN
INVESTIERT

Mit einem kleinen Auto vor großer Halle: die Geschäftsführer Ralf Albrecht, Dietmar Kutta und Francesco Grieco (von links).



Das neue Logistikzentrum wurde zwar erst im April eingeweiht, aber die Erweiterungspläne liegen bei Acito Logistics in Efringen-Kirchen bereits genehmigt parat. „Die Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen ist hier in der Region ungebrochen hoch“, sagt Dietmar Kutta, einer von vier Geschäftsführern. Zusammen mit dem Hauptsitz in Weil am Rhein verfüge das Unternehmen über hervorragende Standorte und sei im Dreiländereck zwischen

Deutschland, Frankreich und der Schweiz gut aufgestellt.

Acito ist schwerpunktmäßig im Straßentransport engagiert, überzeugt seine Kunden aber auch gern vom Kombinierten Verkehr (KV). „Schließlich sitzen wir hier wie die Spinne im Netz“, sagt Kutta und verweist auf das Containerterminal am Rhein mit regelmäßigen Verbindungen nach Antwerpen und Rotterdam und auf ein Kombi-Terminal, das sowohl die Süd- als auch die Nordrichtung abdeckt. Aber auch die Anbindung an die A5 und der Anschluss ans französische und Schweizer Autobahnnetz seien Standortvorteile. „Wir sind in vier Stunden in Mailand und genauso schnell am Flughafen in Frankfurt am Main“, hebt er hervor.

Das KV-Geschäft in Deutschland verändere sich durch die ausgeweitete Maut, sagt sein Kollege Ralf Albrecht. Dadurch würden auch sehr preisorientierte Kunden flexibler: „Es fällt jetzt leichter, die langen Strecken kombiniert zu fahren.“ Andererseits werde der Umstieg auf einen anderen Verkehrsträger durch überlastete Terminals erschwert. Die Praxis, nur noch Container anzunehmen, die am gleichen Tag umgeschlagen werden, führe zu Staus auf der Straße.

„Am Terminal Basel-Weil kollabiert der Verkehr jeden Tag.“ Hier seien die Betreiber mit erweiterten Öffnungszeiten, aber auch die Politik mit Weichenstellungen gefordert.

Logistikflächen sind in der Region Mangelware, deshalb wertet Kutta es als eine „einmalige Chance“, dass Acito vom Bau eines Eisenbahntunnels auf der Strecke nach Basel profitieren konnte. Wo früher Teile für die Betonröhre der Bahn gelagert wurden, hat das Unternehmen auf einem Gelände von 30.000 Quadratmetern 4,5 Millionen Euro investiert. Inzwischen sind eine Halle erweitert und ein Neubau errichtet worden, sodass jetzt inmitten von Weinbergen 10.000 Quadratmeter Lagerfläche zur Verfügung stehen. Weitere 2.000 Quadratmeter können in Kürze hinzukommen.

„Wir haben dringend nach einer Fläche gesucht, denn viele unserer Kunden wollen sich von Lager und Zwischenlager befreien und uns zunehmend auch andere Arbeiten übertragen“, sagt Kutta. Die Zukunft liege darin, ein unverzichtbarer Wertschöpfungspartner für diejenigen zu werden, die sich auf ihr Kerngeschäft beschränken wollen. Ihnen will Acito einen Mehrwert bieten, „indem wir beraten, bear-

beiten oder verpacken“. Die meiste Kundschaft aus Industrie und Handel befindet sich im Umkreis von rund 100 Kilometern, knapp ein Drittel kommt aus der Schweiz. Es finden sich Maschinen- und Ladenbau-, E-Commerce- und Sportartikelanbieter darunter.

Text: Regina Weinrich |
Fotos: Acito, Weinrich

DAS UNTERNEHMEN

Acito Logistics wurde im Herbst 2014 durch ein Management-Buy-out von Dietmar Kutta, Ralf Albrecht und Patric Galley gegründet und steht in der Nachfolge der Weiler Niederlassung von Transco Süd in Singen. Zu den drei geschäftsführenden Gesellschaftern stieß im Juli Francesco Grieco hinzu. Bei einem Umsatz von zehn Millionen Euro ist Acito weltweit tätig und bietet verstärkt Mehrwertleistungen an. Acito beschäftigt rund 50 Mitarbeiter und bildet Speditionskaufleute und Lagerfachkräfte aus.

Fahrer in der Flex-Falle

Die Linke kritisiert fragwürdige Fahrerjobs bei Amazon Flex

68
Euro

KÖNNEN FAHRER LAUT
AMAZON IN EINEM
VIERSTÜNDIGEN LIEFER-
BLOCK VERDIENEN

Fahrer, die im eigenen Pkw für den Online-Riesen Amazon Päckchen ausfahren? Amazon stellt Interessierten einen attraktiven Verdienst und flexible Lieferzeiten in Aussicht. „Seien Sie Ihr eigener Chef“, wirbt das Unternehmen. Die Linke-Fraktion im Bundestag dagegen warnt beim Modell Amazon Flex vor fragwürdigen Fahrerjobs. „Amazon verdrängt mit seinem neuen Geschäftsmodell reguläre Beschäftigung“, kritisiert der Abgeordnete Pascal Meiser. „Für viele Fahrer dürfte gar nicht absehbar sein, welche persönlichen Risiken sie eingehen – etwa bei der Haftung für Schäden an den Paketen.“ Er hält es für „völlig verantwortungslos“, wie Amazon hier agiert.

Laut Amazon können Fahrer in einem vierstündigen Lieferblock bis zu 68 Euro verdienen. Per App können sich Mitarbeiter um Stundenkontingente bewerben, in denen sie Pakete ausliefern. Während die Linke Korrekturen bei diesem Geschäftsmodell einfordert, sieht die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Linken hervor.

Meiser kann das nicht nachvollziehen. „Die Bundesregie-



rung muss dafür sorgen, dass die Kontrolldichte in der boomenden Paketbranche erhöht und Scheinselbstständigkeit wirksam bekämpft wird“, fordert der Parlamentarier. Er verlangt, dass für Paketdienstleistungen die gleichen gesetzlichen Auflagen wie für den Briefversand gelten. „Auch die Erbringung von Paketdienstleistungen muss lizenzpflichtig werden“.

Die Bundesregierung räumt ein, dass Amazon-Niederlassungen bereits mehrfach und in verschiedenen Bundesländern im Hinblick auf Arbeitsschutzbestimmungen überprüft wurden. Allein in Bad

Hersfeld habe es in den vergangenen fünf Jahren „elf reaktive und vier aktive“ Betriebsbesichtigungen gegeben. Dabei sei es meist ums Thema Arbeitszeiten gegangen. Bei der Kontrolle der Fahrer von Amazon Flex sind den Kontrolleuren aber die Hände gebunden. Da meist der Privat-Pkw mit einem Gewicht unter 2,8 Tonnen zum Einsatz kommt, unterliegen die Fahrer laut Bundesregierung nicht den Sozialvorschriften.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Thomas Küppers, DHL,
Montage: Monika Haug

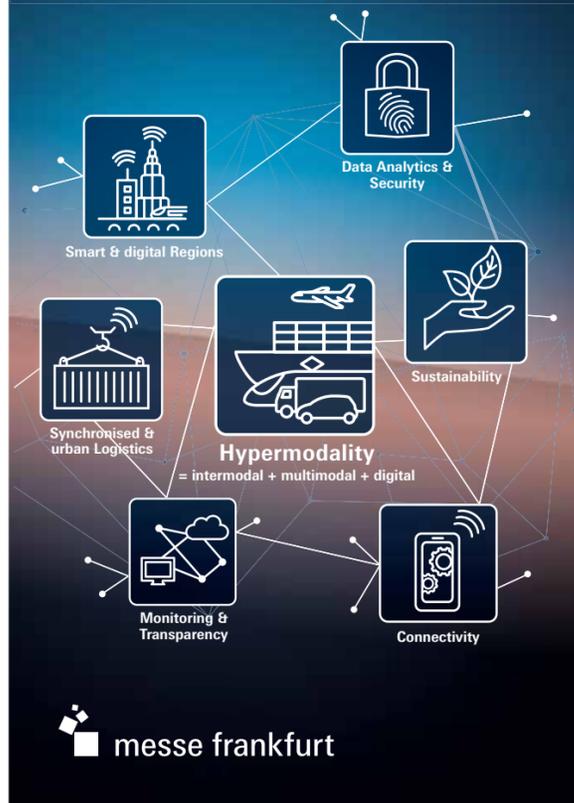
hypermotion

Neue Impulse –
intelligent vernetzt

20. – 22. 11. 2018
Frankfurt am Main

AUSSTELLUNG, TECH-TALKS UND KONFERENZEN:

Die Hypermotion vernetzt Communities. Wie verändern sich die Verkehrs- und Transportsysteme durch Digitalisierung und Dekarbonisierung? Wie können Logistik- und Mobilitätsketten in Smart Cities und digital Regions individuell und intermodal gestaltet werden? Jetzt als Aussteller Frühbuchertarif sichern: www.hypermotion-frankfurt.com



Führungskräfte fördern

Logistikdienstleister Transco startet Qualifizierungs-Offensive – Früchte, Fitness und Fahrräder für die Mitarbeiter

DER FRAGEBOGEN

Der 180-Grad-Feedbackbogen bei Transco umfasst neun Kategorien mit je zwei bis sechs Unterfragen sowie Platz für Ergänzungen.

Konkret geht es um folgende Themen:

- Motivationsverhalten
- Entscheidungsverhalten
- Durchsetzungsvermögen
- Führung
- Konfliktverhalten
- Kommunikationsfähigkeit/ Informationsverhalten
- Ziel- und Ergebnisorientierung
- Kundenorientierung
- Lern- und Innovationsbereitschaft



In Zeiten des Fachkräftemangels braucht es – wie der Name sagt – Fachkräfte. Es braucht aber auch qualifizierte Führungskräfte, die die Mitarbeiter fördern. Denn auch die beste Ausbildung bringt nichts, wenn die Mitarbeiter ihre Stärken nicht einsetzen können. Das gilt für Speditionskaufleute – ob sie nun in der Abfertigung, der Disposition oder im Vertrieb tätig sind – ebenso wie für Fahrer und Lagermitarbeiter oder für Akademiker, etwa Absolventen von Logistik-Studiengängen.

Die fachliche Kompetenz ist das eine. Das andere ist ein Rahmen, der Raum zur Entfaltung lässt. Auch dort sind Führungskräfte gefragt. Denn Konflikte oder Konkurrenzdenken ersticken die Motivation der Mitarbeiter und hemmen ihre Kreativität. Mit der nötigen Empathie und Erfahrung erkennen Führungskräfte auch solche Situationen und wissen, wo sie ansetzen müssen, um den Teamgeist zu (re)aktivieren und damit die Leistung zu erhöhen.

Qualifizierte Führungskräfte sind also Gold wert. Hier setzt auch die Weiterbildungs-Offensive des Logistikdienstleisters Transco aus Singen an. Mit einem 180-Grad-Feedbackbogen analysiert das Unternehmen in Kooperation mit der Lohr Akademie aus Dernbach im Westerwald derzeit die Führungsqualifikationen der ersten und zweiten Management-Ebene.

„Um uns weiterhin erfolgreich entwickeln zu können, benötigen wir hoch qualifiziertes Personal“, erklärt Geschäftsführer Christian Bücheler im Gespräch mit trans aktuell. Nicht nur der Fachkräftemangel schlage zu, auch die Nähe zur Schweiz mit einem deutlich höheren Lohnniveau wirkt sich auf Unternehmen im deutschen Grenzgebiet ungünstig aus. „Nur über die Bezahlung können wir die Mitarbeiter nicht halten, es braucht Add-ons“, sagt Bücheler. Unter die Rubrik Add-on fallen etwa kostenlos angebotene Äpfel oder Getränke wie Wasser oder Kaffee. Darunter fallen auch kostenfreie Sportkurse oder die Nutzung eines Fitnessraums, der in der Zentrale in Singen gerade geplant und eingerichtet wird. Ferner erleichtert Transco seinen Mitarbeitern seit Neuestem die Nutzung von Fahrrädern und E-Bikes und übernimmt dabei Versicherung und Inspektionen.

Qualifizierung motiviert

Doch zurück zur Qualifizierung: Auch sie wirkt sich motivierend auf die Mitarbeiter aus und trägt zur Bindung an das Unternehmen bei. Denn wer gefördert wird, sieht das in der Regel als Wertschätzung an und fühlt sich wohl. Dass der Fokus im ersten Schritt auf den Führungskräften liegt, hat seinen Grund. „Dahinter steht die Erkenntnis, dass unsere Mitarbeiter nur so gut sind, wie sie geführt werden“, erläutert Christian Bücheler, der selbst an der Erhebung teilnimmt.

Die Führungskräfte bewerten sich zum einen selbst, zum anderen werden sie durch ihre zugeordneten Mitarbeiter und durch ihren Vorgesetzten beurteilt. Die Beurteilung erfolgt anonym. Aus diesem Abgleich leiten sich mögliche Weiterbildungsmaßnahmen ab. Innerhalb des vielseitigen

Feedbackbogens klopft Transco ab, wie es zum Beispiel um Entscheidungs-, und Kommunikationsqualitäten der Führungskräfte bestellt ist oder wie sie Konflikte meistern, Mitarbeiter motivieren oder sich durchsetzen können.

Nach der Auswertung wird der Schulungsbedarf ermittelt. „Hier ergibt sich ein weites Feld an Themen – seien es Kurse zur Information und Kommunikation, zum Entscheidungsverhalten, zur Teambildung oder zum Lösen von Konflikten“, sagt Tania Mel Alvarez, Prokuristin und verantwortlich für Personalthemen. Die Schulungsangebote sollen dann nächstes Jahr in Anspruch genommen werden. Transco plant für diesen Bereich bedeutende Investitionen. „Wir werden ein erhebliches Budget zur Verfügung stellen“, kündigt Bücheler an, ohne eine genaue Summe zu nennen.

Der Unterschied zum bisherigen Schulungskonzept besteht darin, dass Transco nun noch gezielter und individueller qualifizieren will. Die bisherigen Weiterbildungsthemen wie Business English, Rhetorik oder Präsentationstechniken werden auch weiterhin angeboten.

Quasi immer am Ball bei der Qualifizierung ist das Unternehmen bei den Azubis. Sie wechseln alle sechs Monate die Abteilung. Die jeweiligen Rotationsphasen sind genau strukturiert: Für jede Abteilung wurden Lernziele definiert und es finden regelmäßige Azubi-Gespräche statt, in welchen der Lernfortschritt besprochen wird. Die Azubis des dritten Lehrjahres können zum Ende ihrer Ausbildung nach Interesse und Neigung einen Wunsch äußern, in welcher Abteilung sie übernommen werden möchten. „Wir versuchen, sofern es uns möglich ist, diesem Wunsch nachzukommen“, sagt Personalreferentin Miriam Schnell. Zurzeit prüft sie, ob das Unternehmen interessierten und geeigneten Azubis ab dem zweiten Lehrjahr einen ausbildungsbegleitenden Bachelor-Studiengang in Kooperation mit dem Steinbeis-Zentrum in Stockach anbieten kann, der im September startet.

Dass das Personalthema für Firmenchef Bücheler derzeit an erster Stelle steht, zeigt sich auch an Miriam Schnell, die seit

November bei Transco ist und sich hauptverantwortlich um die Personalentwicklung kümmert. Kurz vorher hatte Bücheler eine weitere wichtige Personalentscheidung getroffen und einen Fuhrparkkoordinator eingestellt. „Seine Aufgabe ist es im Wesentlichen, sich der Fahrer und ihrer Themen anzunehmen“, sagt Geschäftsführer Bücheler. Die ersten Erfolge hätten sich bereits nach wenigen Monaten eingestellt: Die Schäden seien zurückgegangen, die Fluktuation lasse nach und die Zufriedenheit der Fahrer sei gestiegen. Denn angesichts der Schwierigkeiten, Fahrer zu finden, sei es umso wichtiger, sie ans Unternehmen zu binden. Auch das ist ein wichtiger Schritt in Zeiten des Fachkräftemangels.

Mitarbeiter binden und motivieren – das ist das Ziel von Transco-Geschäftsführer Christian Bücheler (stehend), hier mit Disponent Ivan Arngold.

Text und Fotos: Matthias Rathmann

DAS UNTERNEHMEN

Zahlen

Der Logistikdienstleister Transco beschäftigt rund 600 Mitarbeiter, darunter etwa 20 Auszubildende. Schwerpunkte sind Teil- und Komplettlösungen sowie Kontraktlogistik in den Bereichen Pharma- und Automotive. Das Unternehmen unterhält eine Logistikfläche von etwa 100.000 Quadratmetern, davon rund 60.000 in Gottmadingen nahe der Schweizer Grenze. Seit 2014 hat Transco auf einer Fläche von 40.000 Quadratmetern seine Zentrale in Singen. Knapp ein Drittel des Transportbedarfs erledigt Transco mit der eigenen Flotte, die etwa 90 Zugmaschinen und rund 400 Trailer umfasst. Inhaber von Transco ist die Sagall-Holding mit dem alleinigen Aktionär Christian Bücheler, der zugleich Geschäftsführer des Unternehmens ist.

Märkte

Transco betreibt mehrere Standorte in Deutschland. Darüber hinaus ist das Unternehmen in der Schweiz, Italien, Polen, Tschechien, der Slowakei, Russland sowie dem Iran mit eigenen Niederlassungen vertreten. Im Speditionsgeschäft arbeitet Transco mit den Kooperationen Elvis (Teil- und Komplettlösungen) sowie Online und CTL (Stückgut) zusammen. Der wichtigste Auslandsmarkt ist Italien. Etwa 70 Prozent seines Volumens nach Italien verlädt Transco auf der Schiene und arbeitet dafür mit dem Operateur Hupac zusammen.



Eine Finanzierung nach Maß für das Neugeschäft von 5 Kühlern im Lebensmittelhandel?

WIR MACHEN DAS KLAR!

Wir stellen Ihnen auch auf der Messe Ihren persönlichen Finanzierungs-Experten zur Seite.

UTA Truck Lease
PERSONLICH · UNABHÄNGIG · SCHNELL

www.uta-truck-lease.de

IAA
Halle 27 · Stand E28
Terminvereinbarung:
Telefon 06102 - 88 26 422
iaa@uta-truck-lease.de

Mensch oder Maschine?

Magazino liefert erstmals neuen Roboter Soto aus – Modell Toru bei Fiege und Meyer & Meyer im Einsatz



Erfolgreich mit Robotern: die Magazino-Gründer Nikolas Engelhard, Lukas Zanger und Frederik Brantner (von links).

Um 12 Uhr mittags hält es beim Roboter-Start-up Magazino in München keinen Mitarbeiter auf dem Bürostuhl. Denn dann ertönt die Klingel zum Mittagessen, die offene Küche befindet sich auf derselben Etage wie die Büroräume. Dem gemeinsamen Mittagessen räumt Magazino-CEO Frederik Brantner einen hohen Stellenwert ein – auch im Sinne des Teambuilding. „In der Anfangsphase gab es jeden Dienstag ein Teamfrühstück, bei dem sich auch die neuen Mitarbeiter vorgestellt haben“, erklärt Brantner im Gespräch mit trans aktuell. Doch die Runden ufernten zusehends aus, weil so viele neue Mitarbeiter hinzukamen.

Denn seit der Gründung 2014 und vor allem seit dem Einstieg von Siemens im Jahr 2015 geht es für das Münchener Jung-Unternehmen bergauf. Im Februar 2018 sammelte Magazino bei einer Investitionsrunde rund 20 Millionen Euro ein. Hauptinvestor war die Management-Holding Körber. Der Logistikdienstleister Fiege, Siemens, die Investment Holding Cellcom sowie der Online-Schuhhändler Zalando beteiligten sich ebenfalls. Stichwort Schuhe: Sie sind der Hauptanwendungsfall des Magazino-Roboters Toru, der aus einer mobilen Basis, einer ausfahr- und drehbaren Säule mit Greifsys-

tem und einem herausnehmbaren Regal besteht.

Der Greifarm funktioniert bei quaderförmigen Objekten verschiedener Größen. Die 2D-Kameras scannen den Barcode der Ware, die 3D-Kamera identifiziert mögliche Greifpunkte – auch bei noch nicht im System erfassten Artikeln. Das aus dem Regal gegriffene Objekt lagert der Roboter in seinem eigenen Regal zwischen und bringt es direkt zur Versandstation.

Verständnis für die Umwelt

„Wir haben uns auf eine spezifische Kundenanforderung fokussiert, nämlich den stückgenauen Zugriff einzelner Objekte“, erklärt Brantner. Die daraus entstandene Lösung sei einzigartig auf dem Markt. Dafür Sorge auch der selbstlernende Algorithmus, der dem Roboter ein Verständnis für die Umwelt ermöglicht. So kann er zum Beispiel eigenständige Entscheidungen treffen, wenn etwas im Weg liegt. Momentan sind 18 Toru bei sieben Kunden im Einsatz, darunter die Logistikdienstleister Fiege und Meyer & Meyer. „Die Unternehmen beginnen meist mit zwei bis drei Robotern und fordern dann weitere an“, erklärt Magazino-Pressesprecher Florin Wahl.

Die Auftragslage ist gut, die Stückzahlen steigen immer weiter an. „Momentan produzieren wir zum ersten Mal 20 Toru in Serie, zuvor waren es immer zwei bis drei“, sagt Wahl. Der Platzbedarf wurde entsprechend angepasst: Die Magazino-Mitarbeiter tüfteln inzwischen auf zwei Etagen in einem Bürogebäude unweit des Münchener Hirschgarten. Einige der insgesamt 104 Angestellten arbeiten auch direkt bei den Kunden vor Ort.

„Aufgrund der hohen Mitarbeiterzahl werden wir oft gefragt, ob wir uns noch als Start-up sehen“, erklärt Wahl. Doch solange das Unternehmen keine schwarzen Zahlen schreibe, bezeichnet sich Magazino als Start-up. Auch das Durchschnittsalter der Mitarbeiter,

das 29 Jahre beträgt, spricht dafür. Mit den Zukunftsplänen könnte sich die Firmierung allerdings ändern: Das erste Projekt außerhalb Deutschlands stehe demnächst in Osteuropa an, die Produktion soll outgesourct und die Serienfertigung damit angegangen werden.

Dabei wollen die Unternehmer ihrer Nische treu bleiben, andere Bereiche wie die letzte Meile kommen vorerst nicht infrage. Ein neues Produkt gibt es dennoch: den mobilen Transportroboter Soto. „Während der Toru für den E-Commerce und speziell Schuhe gedacht ist, entwickeln wir den Soto für größere Objekte bis zu 15 Kilogramm“, erklärt Brantner. Das Start-up reagiere damit auf die Nachfrage der Kunden. „Auf Messen bekamen wir oft die Rückmeldung, dass hinter dem Toru zwar ein gutes Konzept steckt, es aber nicht für die Produktionshalle taugt“, sagt Brantner. Besonders im produzierenden Gewerbe sieht er für den Soto großes Potenzial.

Der Roboter sortiert gefüllte Ladungsträger ins Fachbodenregal ein, zum Beispiel Kleinladungsträger (KLT) oder Kartons. In der Produktionsversorgung könnte der Soto die benötigten Rohmaterialien anstelle eines Routenzugs bereitstellen, indem er die KLT mit Teilen zur Montagestation transportiert. Die ersten fertigen Soto befinden sich seit Ende Juli im Kundeneinsatz.

Beide Roboter, Toru und Soto, haben eine Gemeinsamkeit: Es findet keine direkte Interaktion mit Menschen statt. „Unsere Roboter sind für ein Nebeneinander, nicht für eine Zusammenarbeit konzipiert“, sagt Brantner. Er gehe nicht davon aus, dass Roboter Menschen in der Lagerhalle vollständig ersetzen. Der Mensch sei mit seinen motorischen Fähigkeiten und seiner Flexibilität der Maschine noch lange Zeit weit überlegen. „Allerdings können Roboter mit zunehmenden Fähigkeiten immer mehr einfache Tätigkeiten übernehmen.“

In Zeiten des Fachkräftemangels und demografischen Wandels gehöre Robotern definitiv die Zukunft. Auch, weil sie, wie im Falle der Magazino-Roboter, für ergonomische Erleichterung sorgen. „Die Roboter gelangen mühelos an die oberen und unteren Regalfächer“, sagt Brantner. Technologien wie VR-Brillen hält der Gründer jedoch nur für Übergangslösungen. „Sie optimieren den Menschen, verschieben das Problem aber nur.“ Trotzdem arbeitet Magazino mit den Münchener Start-ups Proglove und Blik zusammen, „weil wir uns gut ergänzen“. Proglove hat einen intelligenten Handschuh fürs Lager entwickelt, Blik eine kombinierte Soft- und Hardwarelösung, die Waren und Prozesse in Echtzeit überwacht. Scheint, als hätte das

Team seine Hausaufgaben für die Zukunft gemacht. Und auch eine Alternative fürs gemeinsame Frühstück fand sich: Seit Kurzem gibt es den Mixed-Lunch, bei dem die Mitarbeiter einander für ein gemeinsames Mittagessen zugelost werden.

Text: Franziska Nieß |
Fotos: Siemens, Magazino

DAS UNTERNEHMEN

- 2014 von Frederik Brantner (CEO), Lukas Zanger (COO) und Nikolas Engelhard (Senior Expert Computer Vision) gegründet, mittlerweile gehört auch Dr. Moritz Tenorth (CTO) zur Geschäftsleitung
- Start des Projekts Magazino im Jahr 2011 mit Apotheken-Automaten, verschiedene Förderungen, unter anderem Exist Gründerstipendium, zwei Business Angels
- Produkte: Roboter Toru (stückgenaues Handling für E-Commerce und Fulfillment), Roboter Soto (Nachschubversorgung in der Produktion und Fashionlogistik), Software Kado für Pick & Place-Anwendungen
- 104 Mitarbeiter



Der Roboter Toru ist vor allem fürs Schuhlager geeignet.

PEMA



Besuchen Sie uns auf der IAA
Halle 27, Stand 01
20. - 27. SEPT.

Your way to mobility

Zeitgemäß und flexibel!

ENTDECKEN SIE DIE PEMA MOBILITY WORLD

PEMA Rent
PEMA Services
PEMA Used
PEMA Workshop

ERFAHREN SIE MEHR ÜBER DIE PEMA MOBILITY WORLD:
www.pema.eu

GEFA BANK
SOCIETE GENERALE GROUP

Pläne für die Palette

Effizientes Palettenmanagement bei Dachser – neue Plattform für alle Beteiligten in der Logistik



Palettenmanagement – für Jens Müller von Dachser ein Thema, für das er sich begeistern kann. Zumal das System bei dem Logistikdienstleister aus Kempten effizient organisiert ist, wie Müller, Head of Network Management Organisation bei Dachser, sagt. Daher treibt er weitere

Pläne voran, den Prozess noch effizienter zu gestalten und dem Thema noch mehr Werthaltigkeit zu geben – und das für alle Logistikbeteiligten.

„Für Dachser haben Packmittel dieselbe Wertigkeit wie eine Sendung“, sagt Müller. Und weil sie zu jedem Transport gehö-

ren, behandelt Dachser die Palettengestellung und -entsorgung als Mehrwertdienstleistung, die in Form einer Packmittelgebühr bezahlt werden muss. 60 Millionen Europaletten sind im Rahmen des Dachser-Netzwerkes in Bewegung – vor allem in West- und Mitteleuropa. „In Polen oder Rumänien ist es noch nicht üblich, zu tauschen“, sagt Müller. Das Palettenmanagement betreibt Dachser dort vor allem im Rahmen von Handelszentrallägern und mit Großkunden. Zudem sind bei Dachser rund 25 Millionen weitere Ladungsträger wie Gitterboxen und Lebensmittelbehälter im Umlauf.

Ein neues Thema, an dem sich Müller und sein Team beteiligen, ist ein Projekt von GS1 Germany, das die Potenziale der Blockchain-technologie beim Palettentausch analysiert. Daneben treibt Müller aber vor allem die Idee um, eine Plattform zu schaffen, auf der nicht nur Dachser-Niederlassungen untereinander die Packmittel tauschen, sondern bei der in einem ersten Schritt auch Packmitteldienstleister angebunden sind. Letztendlich wäre die Vision aber, auch andere, gerne auch kleine und mittelständische Transportunternehmer, mit an Bord zu holen, um den Kreis der Beteiligten zu erweitern.

Mittelständler willkommen

Dachser werde dabei in eine neutrale Rolle schlüpfen, sagt Müller. Der Vorteil liege dann für Mittelständler darin, dass sie ihre Packmittelproblematik im Rahmen eines viel größeren Kreises lösen könnten. „Und damit könnten wir alle erreichen, dass das Thema endlich eine breitere Wertschätzung bekommt“, sagt Müller.

Bereits jetzt nutzt Dachser sein großes Netzwerk für eine interne Lademittelbörse. Über die IT steuert das Dachser-Palettenteam den Tausch zwischen Bedarfs-Niederlassungen und Standorten, die einen Überhang an Packmitteln haben. „Über unsere IT kennen wir die Ströme von Vollgut und Leergut und ermitteln, wo Bedarf ist“, sagt Müller. „Das Ausgangshaus zahlt Marktpreise, und das Eingangshaus hat ein Interesse daran, die Palette nicht zu verlieren, und kümmert sich deswegen entsprechend.“

Die Standorte selber entwickeln zum Teil Bedarfsgemeinschaften und setzen in Eigenregie entsprechende Leergutverkehre auf. Können die Wünsche eines Kunden beziehungsweise einer Bedarfsniederlassung nicht erfüllt werden, werden auch Lademittel zugekauft – nach Zustimmung des zentralen Palettenmanagements.

Langjährige Erfahrung bringt mit sich, dass die Palettenverantwortlichen die Ansprüche der

Kunden an die Packmittel kennen. Während die Lebensmittelbranche nach einer sehr hohen Palettenqualität verlangt, akzeptieren Industriekunden auch gebrauchte Paletten mit dunklerer Farbe – so war es bisher. „In den vergangenen Jahren hat die Zahl der Hochregallager stark zugenommen, und damit sind auch bei Industriekunden zunehmend bessere Qualitäten gefordert“, sagt Müller.

Die doppelte Buchführung für den Tausch der Lademittel wurde im Laufe der Jahre optimiert, jetzt soll der Prozess auch digitalisiert und damit papierlos werden. Belege, Onlinebuchungen und Rechnungen für den Tausch zwischen den Dachser-Niederlassungen wandern somit ins elektronische Archiv. Damit werden die Rechnungsstellung und der gesamte Prozess davor noch transparenter.

Davon profitieren auch die Kunden, glaubt Müller, die ja für das Packmittelmanagement zahlen. „Beim Kunden findet ja nicht, wie bei uns, eine Kapitalbindung statt – er zahlt nicht für die Palette, sondern nur für die Dienstleistung.“

Weil dies nicht gelebte Praxis in der ganzen Branche ist, setzt Dachser auf Inforeveranstaltungen für neue Kunden sowie ein Formblatt, das zusätzliche Informationen darüber bietet, warum Dachser die Administration und den Transport der Lademittel übernimmt und warum dies und die Garantie einer entsprechenden Qualität nicht kostenlos ist. „Das akzeptieren zumindest die meisten Kunden.“

Einen Basispreis von 2,50 Euro setzt Müller pro Umlauf an, dazu kommen Zusatzleistungen in Hinsicht auf Qualität und Güte sowie die Transportentfernung. Rund sechs bis acht Rundläufe ist eine Palette unterwegs, bis sie ausgemustert wird – je nach der Schwundquote, die Dachser ebenfalls mit seinen Kunden vereinbart.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Dachser



Jens Müller, Head of Network Management Organisation bei Dachser, will die Prozesse rund um die Palette papierlos machen.

Mehr Sicherheit
im Lager durch
Regalinspektoren



Laut DIN-Norm EN 15635 müssen ortsfeste Regalsysteme aus Stahl und verstellbare Palettenregale einer wöchentlichen Sichtkontrolle und einmal im Jahr einer umfangreichen Sicherheitsprüfung unterzogen werden. Diese Überprüfung übernimmt eine sogenannte „Befähigte Person“, die eine Ausbildung zum Regalinspekteur (m/w) abgeschlossen hat.

Eine Beschädigung des Regals kann die maximale Tragfähigkeit eines Lagersystems reduzieren und zu schweren Unfällen führen. Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten und die Unfallgefahr durch beschädigte Regalanlagen zu minimieren, ist eine systematische und regelmäßige Überprüfung der Lagereinrichtung notwendig. Dieser Regalinspekteur („Befähigte Person“), gewährleistet sowohl die Sicherheitsprüfung in jährlichen Abständen als auch die wöchentliche Sichtprüfung.

Regelmäßige Kontrollen gewährleisten Sicherheit.

Die Ausbildung zum Regalinspekteur (m/w) befähigt Beschäftigte dazu, die Regalsysteme auf Beschädigungen, Deformationen und fehlende Teile zu untersuchen. Dies schließt die Dokumentation der Kontrollergebnisse für den Sicherheitsbeauftragten des Unternehmens mit ein. Die Seminare der DEKRA Akademie vermitteln das notwendige Wissen für ein rechtskonformes Vorgehen bei der Kontrolle von Regalsystemen und der Dokumentation der Ergebnisse praxisnah und aktuell.

Weitere Informationen:
DEKRA Akademie GmbH
CompetenceCenter Lager Logistik
Björn Kränicke
Tel.: +49.451.290762-16
cc.lager.akademie@dekra.com
www.dekra-akademie.de

60
Millionen

EUROPALETEN SIND IM
DACHSER-NETZWERK
UNTERWEGS

Gewinner auf beiden Seiten

Speditionen entdecken Flüchtlinge als Fachkräfte – Teilqualifikation für Berufskraftfahrer gestartet



Fachlagerist mit Auszeichnung: Mahdi Haydari flüchtete aus Afghanistan. Als Praktikant hat er 2016 beim Logistikdienstleister karldischinger begonnen.

Die Integration von Flüchtlingen gilt als große Herausforderung. Drei aktuelle Beispiele zeigen, wo dies bereits gelungen ist: etwa bei den Logistikdienstleistern Dachser und karldischinger und über die IHK Ulm.

Beispiel karldischinger: Hier startete der heute 22-jährige Flüchtling Mahdi Haydari im Frühjahr 2016 seine Berufslaufbahn als Praktikant. Es folgte eine Einstiegsqualifizierung (EQ), ein von der Agentur für Arbeit gefördertes sozialversicherungspflichtiges Praktikum. Dann begann die eigentliche Ausbildung.

Vor wenigen Wochen war es dann so weit: Der 22-jährige Afghane nahm bei der Mitgliederversammlung des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) sein Abschlusszeugnis zum Fachlageristen entgegen – mit Auszeichnung.

Dabei begann Mahdis Weg in Deutschland zunächst in der Notunterkunft – wie bei jedem Flüchtling. In Mahdis Fall in Karlsruhe. Die Tage dort sind lang. Es gab nur eine Abwechslung: die Sprachkurse. Über seinen Deutschlehrer erhielt Mahdi den Tipp, sich für eine Ausbildung beim Logistikdienstleister karldischinger zu bewerben. Diese begann im September 2016.

Dort verlief zunächst nicht alles reibungslos. In der Pharmalogistik konnte Mahdi zunächst nicht im Kühlager arbeiten – der niedrigen Temperaturen wegen. Immerhin zählen Teile Afghanistans zu den wärmeren Subtropen. Doch inzwischen hat er sich an die Kältegrade gewöhnt, ebenso wie an die anderen Anforderungen.

„Wir freuen uns sehr, dass sich Mahdi bei uns so gut integriert hat“, betont Firmenchef Karlkris-

tian Dischinger gegenüber trans aktuell. Die Gründe für den Erfolg liegen seiner Ansicht nach auf beiden Seiten: Das Unternehmen unterstützte Mahdi nach Kräften – zum Beispiel mit Sprachkursen. Und auch Mahdi strengte sich an, indem er rasch Deutsch lernte.

Kerstin Sacherer, Mitglied der Geschäftsführung bei karldischinger, hält Sprachkenntnisse für essenziell bei der Ausbildung von Flüchtlingen: „Nur wer sich verständigen kann, versteht den anderen und kann sich integrieren.“

Zurzeit wohnt Mahdi noch in einem Flüchtlingsheim. Hier teilt er sich ein Zimmer mit drei Mitbewohnern. „Wir möchten Mahdi helfen, eine Wohnung zu finden – wie bei anderen Mitarbeitern und Auszubildenden von auswärts auch“, betont Sacherer. Auch im Schwarzwald ist der Wohnungsmarkt recht angespannt.

Seit Juli arbeitet Mahdi nun als ausgebildeter Fachlagerist in der Pharmalogistik. Er möchte seinen Berufsweg bei karldischinger fortsetzen. Ob er das kann, ist jedoch offen. „Wir hoffen, dass Haydari eine unbefristete Aufenthaltserlaubnis bekommt“, erklärt Kerstin Sacherer. Momentan besitzt Mahdi nur eine befristete Aufenthaltserlaubnis. Grundsätzlich können Unternehmen den Aufenthaltsstatus im Aufenthaltstitel ersehen. In den Nebenbestimmungen ist dort auch der Zugang zum Arbeitsmarkt vermerkt, zum Beispiel: „Beschäftigung gestattet“, „Beschäftigung mit Erlaubnis der Ausländerbehörde“ oder „Beschäftigung nicht gestattet“. Das Beispiel Mahdi zeigt, dass Flüchtlinge Lücken beim Fachkräftemangel schließen können.

Gilt das auch für den Fahrermangel? Die Jobcenter Biberach und Ulm sowie die IHK Ulm sagen Ja. Daher riefen sie die Teilqualifikation (TQ) Berufskraftfahrer ins Leben. Hierbei haben sich 14 Teilnehmer von 28 bis 54 Jahren aus sechs Nationen beteiligt: Indien,

Irak, Iran, Kosovo und Syrien – und Deutschland.

TQ sind abgeleitete Kompetenzfelder aus anerkannten Ausbildungsberufen. Geringqualifizierte Personen über 25 Jahre können sich hierbei schrittweise weiterbilden, um später einen Berufsabschluss nachzuholen. Ziel ist es, den Erwachsenen einen erfolgreichen Einstieg in den Arbeitsmarkt zu ermöglichen.

Flüchtlinge als Fahrer

Von den 14 Teilnehmern der TQ haben 13 den Führerschein der Klasse C bestanden, zwölf den der Klasse CE und acht die beschleunigte Grundqualifikation. Von den acht Teilnehmern, die die Führerscheine und die beschleunigte Grundqualifikation bestanden haben, haben bereits sechs Arbeitsverträge unterschrieben. Zwei absolvieren noch Berufspraktika, die zur Qualifikationsmaßnahme gehören.

Welche Voraussetzungen sollten die Interessenten mitbringen? „Die Teilnehmer sollten über ein Sprachniveau von mindestens B1 verfügen und bereits berufliche Kenntnisse in dem Umfeld gesammelt haben“, erklärt die IHK Ulm auf Anfrage von trans aktuell. Auch im Berufsfeld Lager sei der Fachkräftebedarf in der Region Ulm sehr groß, weshalb aktuell eine TQ-Maßnahme im Ausbildungsberuf Fachlagerist begonnen hat.

Auch bei der IHK Bodensee-Oberschwaben haben Mitte Juni neun Flüchtlinge ihre Prüfung zum Berufskraftfahrer abgeschlossen und arbeiten jetzt für das Dachser-Logistikzentrum in Baidt bei Ravensburg.

Das Familienunternehmen hat mit einem ganzheitlichen Ausbildungskonzept reagiert: Mit der eigens gegründeten Dachser Service und Ausbildungs GmbH fördert Dachser die Aus- und Wei-

terbildung von Berufskraftfahrern. Damit will Dachser mittelfristig Kapazitätsengpässe in der Transportlogistik vermeiden.

Im Rahmen einer sechsmonatigen Umschulung in Zusammenarbeit mit Dekra, dem Jobcenter des Landratsamts Ravensburg und der Allgäu Akademie Wild absolvierten die neun syrischen Flüchtlinge zwischen 20 und 30 Jahren die TQ Berufskraftfahrer Güterbeförderung. Dazu gehören der Erwerb des Lkw-Führerscheins, der ADR-Schulungsbescheinigung für Fahrzeugführer sowie die Ausbildung zum Flurförderzeugführer/Gabelstaplerfahrer. Auch Ladungssicherung sowie Fahrpraxis waren Bestandteil der Schulung.

„Die größte Herausforderung war die Sprachbarriere, da es sämtliche Prüfungsunterlagen nur auf Deutsch gibt“, sagt Salvatore Di Nolfi, Niederlassungsleiter des Dachser-Logistikzentrums Bodensee-Oberschwaben. „Doch mit viel Motivation und Ausdauer haben unsere jungen Kollegen samstags ihre Deutschkurse absolviert, die Fachsprache gelernt und so am Ende die Prüfung gemeistert.“

„Wir freuen uns, dass sich unser Engagement auszahlt und wir neun Geflüchteten eine berufliche Perspektive eröffnen können“, sagt Christian Stütze, der als Fuhrparkmanager bei Dachser der Hauptansprechpartner für die Umschüler war. Stütze plant einen weiteren Durchgang und das Projekt weiterzuführen.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: karldischinger, Thomas Küppers



„Sprachkenntnisse sind essenziell“

KERSTIN SACHERER,
MITGLIED DER
GESCHÄFTSLEITUNG BEI
KARLDISCHINGER

BESCHÄFTIGUNG VON FLÜCHTLINGEN

- Unterstützung bei der Agentur für Arbeit erfragen
- Kontakt zu ehrenamtlichen Betreuern suchen
- Als Führungskraft als Vorbild agieren
- Pauschalisierungen vermeiden – es geht immer um den Einzelfall
- Die unmittelbaren Mitarbeiter informieren und um Unterstützung bitten

Speziell bei Auszubildenden

- Ausbildungsbeihilfen für Flüchtlinge in Anspruch nehmen
- Möglichkeit der Einstiegsqualifizierung (EQ) nutzen (Agentur für Arbeit)

SAF ADAPTIVE AIR DAMPING

- Luftfeder und Dämpfer in einem
- besonders wartungsarm
- schont Reifen und Ladung



made by
SAF

safholland.com

SAF
Holland
NEWAY
KIL
CDRPO
VORLANDI
YORK



IAA in Hannover
20. – 27. September 2018
Halle 26 / Stand A06

„Intelligent und durchdacht: Mit den Produkten von SAF-HOLLAND bin ich immer sicher unterwegs.“

Reiz des Eigentums

Lkw-Kauf für Speditionen weiter interessant – bei Daimler Trucks wird jedes zweite Fahrzeug geleast oder finanziert



„Wir kaufen unsere Lkw. Eigentum ist uns wichtig“

HARALD NEUMANN,
GESCHÄFTSFÜHRER DER
SPEDITION JUNG AUS
KASSEL



Sicher ist sicher: Geschäftsinhaber Eugen Jung von der Spedition Jung in Kassel verwahrt die Zulassungsbescheinigungen seiner Lkw im Safe.

Kauf, Leasing oder Finanzierung des Fuhrparks? Bei dieser Frage gibt es unterschiedliche Meinungen. Die von Harald Neumann, Geschäftsführer der Spedition Jung aus Kassel, ist eindeutig: „Wir kaufen unsere Lkw aus Eigenmitteln, weil das für uns die betriebswirtschaftlich günstigste Variante ist. Bei den derzeitigen Negativzinsen könnten wir Neuschaffungen auch finanzieren. Doch dann sind wir erst nach der Finanzierung die Eigentümer am Fahrzeug.“ Und das Eigentum an den Lkw ist der Spedition Jung sehr wichtig. Zudem ist Neumann davon überzeugt, dass die Niedrigzinsphase nicht mehr lange anhalten wird.

Eine andere Meinung vertritt Spediteur Alexander Schuon aus Haiterbach: „Wir leasen einen Teil unseres Fuhrparks, weil wir dann beim Weiterverkauf der Lkw kein Restwertisiko haben. Wenn der Gesetzgeber eine neue Euro-Norm einführt, entfällt beim Leasing zudem das Marktwertisiko der Fahrzeuge.“ Außerdem führt Schuon ein weiteres Argument pro Leasing ins Feld. Bei einigen Angeboten sind etwa Reparaturen bereits in den Leasingraten enthalten.

Sollen ein oder mehrere Lkw beschafft werden, stellt sich grundsätzlich die Frage: Welche Folgen ergeben sich daraus für die Bilanzen und den Gewinn? So gilt bei einer Finanzierung: Kreditzinsen sind handels- und steuerrechtlich Aufwendungen und als Betriebsausgaben absetzbar. Gleiches gilt für die jährlichen Abschreibungen. Beide Posten vermindern den zu versteuernden Gewinn. Während das Handelsrecht (HGB) auch eine degressive Abschreibung erlaubt, ist steuerrechtlich seit Ende 2010 für bewegliche Wirtschaftsgüter, also auch Lkw, nur noch die lineare Abschreibung gemäß § 7 Abs. 1 Einkommensteuergesetz (EStG) zulässig. Für kleine und mittlere Unternehmen können die Sonderabschreibungen des § 7g Abs. 5 EStG interessant sein. Wird der

Lkw wieder veräußert, fällt ein Veräußerungsgewinn an. Dieser ist definiert als Erlös minus Restbuchwert und ebenfalls zu versteuern.

Mit der Kreditaufnahme verschlechtert sich die Eigenkapitalquote – und damit auch das Rating. Das ist bei einer Leasingfinanzierung nicht der Fall. Mit Leasing können sich kreditstuchende Unternehmen ein gutes Rating verschaffen, was für eine günstige Kapitalbeschaffung wichtig ist.

Weniger Steuern zahlen

Ein weiterer wichtiger Punkt: Bei Leasingfinanzierungen verbleibt der Leasing-Lkw zivilrechtlich im Eigentum der Leasinggesellschaft. Das heißt auch, er erscheint beim Spediteur nicht in der Bilanz. Dies hat allerdings den Nachteil, dass die Leasinggesellschaft den Lkw bei Zahlungsschwierigkeiten der Spedition wieder vom Hof holen kann. Der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) erklärt dazu auf Anfrage von trans aktuell: „Grundsätzlich wird im Leasingvertrag festgehalten, dass die Leasinggesellschaft bei Zahlungsverzug des Leasing-Nehmers ein fristloses Kündigungsrecht hat.“

Laut Bürgerlichem Gesetzbuch (BGB), § 543 Abs. 2 Nr. 3, müssen dies mindestens zwei aufeinanderfolgende Monatsraten sein. Vor der Kündigung erfolgt in der Regel eine Mahnung. Nach der fristlosen Kündigung kann die Leasinggesellschaft der Spedition den Lkw dann allerdings wegnehmen. „Das ist die Rechtslage“, betont der BDL. „Natürlich versuchen Leasinggesellschaften in Abstimmung mit dem Kunden, eine solche Situation zu vermeiden.“

Wichtig zu wissen ist auch, dass Leasingraten als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen und den Gewinn mindern. Daraus wiederum folgt eine niedrigere Einkommensteuer oder Körperschaftsteuer, je nach

Rechtsform. Auf die Gewerbesteuer trifft dies nicht voll zu. Hier bewirken die Hinzurechnungen gemäß § 8 GewStG (Gewerbesteuergesetz) eine höhere Bemessungsgrundlage.

Als Faustregel gilt: Leasing kann für kleine und mittelständische Speditionen mit dünnerer Kapitaldecke interessant sein, bei denen die Banken mit Krediten knausern. Denn Leasingfinanzierungen sind nicht von den Vorschriften Basel 2 und 3 zur Bankenregulierung betroffen. Diese können den Banken bekanntlich die Kreditvergabe erschweren.

Auf welchem Weg schaffen sich Speditionen ihre Lkw hauptsächlich an? „Bei Daimler Trucks werden rund die Hälfte der Trucks geleast oder finanziert“, teilt der Lkw-Hersteller auf Anfrage von trans aktuell mit. Und: „Leasing und Finanzierung teilen sich wiederum etwa hälftig auf.“ Bei den Finanzierungen wiederum gibt es eine ganze Bandbreite von Angeboten. Beispielsweise die Schlussraten-Finanzierung mit niedrigen monatlichen Raten, dafür mit einer höheren Schlussrate am Vertragsende. Oder die Saisonsraten-Finanzierung mit finanzieller Flexibilität abhängig von der Geschäftslage. Hierbei ist die monatliche Rate abhängig von der Auftragslage und kann an saisonale Schwankungen des Geschäfts angepasst werden.

E-Lkw im Startmodus

Iveco registriert eine deutliche Präferenz fürs Leasen in der Kundschaft, besonders wenn es um Sattelzugmaschinen im Fernverkehr geht. „Je größer die Firma, desto unverrückbarer der Wunsch nach Überlassung auf Zeit“, erklärt Iveco gegenüber trans aktuell. Der Kauf von Lkw sei dagegen eher im Baugewerbe die Regel, beobachtet Iveco.

Iveco erlaubt sich momentan nur einen bestimmten Bestand an Rückläufern oder Gebrauch-

ten. „Andernfalls hätten wir eine nicht vertretbar hohe Kapitalbindung im Gebrauchtwagenstock“, erklärt der Lkw-Hersteller. Laut Iveco handhabt dies inzwischen jeder Hersteller so, weil sich die mittlerweile sehr komplexe Abgasreinigungstechnik nicht überall hin verkaufen lässt. Demnach können diese Systeme in einigen Gebrauchtwagenmärkten nicht gewartet werden. Zum anderen stelle die Abgasreinigungstechnik hohe Anforderungen an die Kraftstoffqualität, erklärt Iveco. „Im Moment haben wir den Zufluss in die Pipeline der Gebrauchten zugemacht.“

Mit Blick auf die strengeren Abgaswerte lohnt auch ein Blick auf die alternativen Antriebe. Doch die Vermietung von beispielsweise E-Lkw steckt noch in den Anfangsschritten. Einer der wenigen Akteure am Markt ist der Truckvermieter BFS, ein Tochterunternehmen von Stegmaier Nutzfahrzeuge in Kirchberg. Das Unternehmen vermietet zum Beispiel Zugmaschinen, Sattelaufleger oder Kipper. Als erster Truckvermieter begann BFS im Herbst 2017 damit, E-Lkw zu vermieten. Die mehr als 70 BFS-Partnerwerkstätten in Deutschland bekamen Ladestationen für E-Fahrzeuge auf ihrem jeweiligen Betriebsgelände. Zudem hat BFS für seine Partner ein Hochvolt-Schulungsprogramm ins Leben gerufen. Zu den Schulungsinhalten zählt Wissen im Umgang mit Hochvolt ebenso wie über die herstellereigene Technik.

Wie sind die Miet-Konditionen der E-Lkw bei BFS? Dazu möchte sich das Unternehmen derzeit nicht weiter äußern. „Vieles ist noch im Fluss und ändert sich schnell. Das gilt für Konditionen und technische Daten, sodass wir dazu keine näheren Angaben machen“, betont BFS auf Anfrage von trans aktuell. Vielmehr ist es BFS wichtig, Erfahrungen mit E-Lkw zu sammeln und die Elektromobilität im Praxiseinsatz zu erproben.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Jan Bergrath, Schuon, Jung



„Wir leasen, weil es dann beim Weiterverkauf der Lkw kein Restwertisiko gibt“

ALEXANDER SCHUON,
GESCHÄFTSFÜHRER
SPEDITION SCHUON AUS
HAITERBACH

Sicherer geht immer

Dekra Verkehrssicherheitsreport 2018 – sinkende Unfallzahlen, aber subjektive Belastungen wie Stress nehmen zu



Die gute Nachricht vorweg: Die Zahl der Getöteten bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen sank von 2005 bis 2016 um 35 Prozent auf 745. Das geht aus dem Verkehrssicherheitsreport 2018 der Prüforganisation Dekra hervor. Doch von Entwarnung kann keine Rede sein. „Vor allem Unfälle mit schweren Lkw ab zwölf Tonnen sind für alle Beteiligten aufgrund der hohen Massen oftmals mit besonders schwerwiegenden Folgen verbunden“, erklärt Clemens Klinker, Mitglied des Vorstands von Dekra SE und verantwortlich für die Business Unit Automotive (siehe auch Interview auf Seite 4).

Das Risiko, bei einem Lkw-Unfall getötet zu werden, ist laut Klinker für die anderen Unfallbeteiligten etwa viereinhalbmal so hoch wie für die Lastwagen-Fahrer. „Die Potenziale, die sich bei der aktiven und passiven Sicherheit von Nutzfahrzeugen bieten, gilt es noch effizienter auszunutzen“, lautet daher Klinkers Devise.

Potenzial haben Technologien wie Abbiege- und Notbremsassistenten, die elektronische Stabilitätskontrolle oder das Spurhalte-system: Die Dekra-Unfallforscher räumen Fahrerassistenzsystemen eine wichtige Rolle beim Vermeiden von Unfällen ein. Eine Studie des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) und der Kravag-Versicherung mit mehr als 1.000 Fahrzeugen kam bereits vor mehreren Jahren zu dem Ergebnis, dass mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattete Lkw eine um 34 Prozent niedrigere Unfallwahrscheinlichkeit aufweisen als Fahrzeuge ohne derartige Unterstützung.

Assistenzsysteme sind also eines der Mittel auf dem Weg zur Vision Zero – einem Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte. Laut Klinker muss jedoch jedem Fahrzeugführer Folgendes bewusst sein: Assistenzsysteme setzen nicht die physikalischen Gesetze außer Kraft. „Sie erhöhen zum Beispiel weder die Bremsleistung noch können sie den Bremsweg auf nasser oder glatter Fahrbahn verkürzen“, erklärt der Dekra-Vorstand. Die Prüforganisation formuliert im Report zudem Forderungen für mehr Verkehrssicherheit. Dazu zählen neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Einbau von Abbiegeassistenten im

Lkw auch Sicherheitsstandards für die Platooning-Tests und ein besseres Wissen über die ordnungsgemäße Ladungssicherung und im Umgang mit Gefahrgut. Eine simple Maßnahme bleibe aber nach wie vor die wichtigste: das Anlegen des Sicherheitsgurts. Die Anschnallquote bei Lkw-Fahrern betrage in Deutschland zwar 90 Prozent, liege aber unter der von Pkw-Fahrern (98 Prozent).

Was die Unfallgegner bei Lkw-Unfällen angehe, rangieren Pkw auf Platz eins. Von den insgesamt 29.353 Lkw-Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2016 an 13.194 Unfällen Pkw beteiligt. 207 Pkw- und zehn Lkw-Insassen starben dabei. Im selben Jahr starben bei Lkw-Unfällen 96 Fußgänger und 77 Radfahrer. Meistens waren Fahrer der Lkw die Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden.

Mehr Tote im Transporter

Die vorläufige Unfallstatistik für das Jahr 2017 belege eine Zunahme der getöteten Nutzfahrzeug-Insassen: 168 Getötete bedeuten 35 mehr als im Vorjahr. Das geht vor allem auf 32 mehr getötete Transporter-Fahrer als 2016 zurück. Insgesamt kamen im vergangenen Jahr 235 Menschen bei Unfällen mit Transportern ums Leben.

Auch auf die Unfallursachen geht Dekra ein. Abstandsfehler machen mit 20 Prozent das häufigste Fehlverhalten aus, das zu Unfällen führt, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren und Ein- und Anfahren (insgesamt 16,8 Prozent), Vorfahrt- und Vorrangfehlern (11,2 Prozent) sowie Geschwindigkeitsvergehen (10,4 Prozent).

Zu den Unfallursachen zählen jedoch auch subjektive Belastungen wie Stress, der oft als Angst, Ärger oder Müdigkeit erlebt werde. Fahren unter Alkoholeinfluss und bei Übermüdung führte 2017 zu vielen Unfällen. Unzureichende Rastmöglichkeiten, das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, schlechte Straßen, hohe Verkehrsdichte und Stau: All diese Faktoren können den Lkw-Fahrern Stress verursachen.

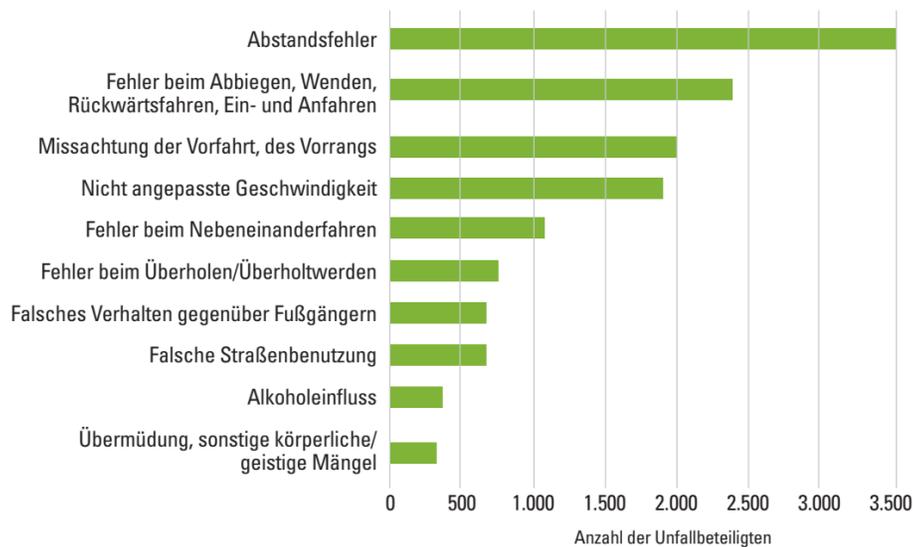
Diese Themen werden laut Dekra künftig noch mehr in den Fokus rücken, vor allem auf der

letzten Meile. Gemäß einer Uno-Prognose, die Dekra zitiert, leben im Jahr 2050 zwei Drittel der Weltbevölkerung in Städten. Damit ist ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen verbunden. Bis zum Jahr 2040 steigt laut dem World Transport Report des Beratungsunternehmens Prognos die Güterverkehrsleistung in den zwölf größten EU-Mitgliedstaaten von heute knapp zwei auf 2,7 Billionen Tonnenkilometer an. Für die USA sagt Prognos einen Anstieg von acht auf zehn Billionen Tonnenkilometer voraus, für China einen Zuwachs von 15 auf 27 Billionen Tonnenkilometer.

Der wichtigste Verkehrsträger bleibe dabei die Straße. Daher werden nachhaltige Mobilitätskonzepte für die letzte Meile laut Dekra „unabdingbar“. Die Zeichen für die Zukunft stehen also auf noch mehr Mobilität, wie es Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) auch in seinem Vorwort darlegt. Sie stehen aber auch auf sich positiv entwickelnde Unfallzahlen. Damit die Kurve weiterhin nach oben zeigt, gilt es, dem Dekra-Motto zu folgen: „Potenziale besser nutzen.“

Text: Franziska Nieß | Foto: Tom Tom

DIE UNFALLURSACHEN









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

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Zwischen Vision und Realität

Forum Driving Ahead von trans aktuell und Goodyear – wie gelingt die Digitalisierung im Transportgeschäft?

Wie gelingt die Digitalisierung im Transportgeschäft? Dieser Frage gingen die Teilnehmer des Diskussionsforums Driving Ahead von trans aktuell und dem Reifenhersteller Goodyear unlängst in Lissabon nach. Das Forum hat sich zur Aufgabe gemacht, aktuelle Trends in Transport und Logistik zu beleuchten und kritisch zu hinterfragen. Im Fokus standen diesmal die digitalen Lösungen von morgen und die Frage, welcher Stellenwert der boomenden Start-up-Szene in der Logistik zukommt.

Ob der Logistikstandort Deutschland dabei hinter seinen digitalen Möglichkeiten zurückbleibt, darüber hatten die Teilnehmer der Diskussionsrunde ganz unterschiedliche Vorstellungen. Nach Ansicht von André Weisz, Geschäftsführer des Flottendienstleisters Goodyear Proactive Solutions und CEO des Diagnosespezialisten Vntech Systems, ging es Transportunternehmen lange Zeit primär um eine Kapazitätsausweitung. „Heute sind Spediteure jedoch dazu gezwungen, die Effizienz in ihren Unternehmen zu steigern – und das machen zum Beispiel integrierte digitale Systeme möglich“, erklärt Weisz die Potenziale digitaler Services. Gleichzeitig muss laut Weisz bei vielen Transportunternehmen erst noch die entsprechende digitale Struktur für moderne Systeme geschaffen werden. Seiner Meinung nach ist das jedoch notwendig, weil die Transportbranche langfristig zu einem Teil des Internets der Dinge werde.

Erste Anzeichen dafür sind für Thomas Krämer, Prokurist und Betriebsleiter des ÖPNV-Betriebs Vestische Straßenbahnen aus dem westfälischen Herten, bereits zu erkennen. Hier habe die Digitalisierung aufgrund der geforderten rechtssicheren Dokumentation und Prozesssicherheit besonders



Teilnehmer der Diskussion: (von links): Moderator Thomas Rosenberger (ETM), Felix Bühlmann (Sprinter Logistik), Thomas Krämer (Vestische Straßenbahnen), Andreas Normann (Spedition Normann), Felix Wiegand (Pamyra) und André Weisz (Goodyear Proactive Solutions).

bei der Instandsetzung schon Einzug gehalten. „Unsere Werkstatttechniker finden bereits einen vordruckten Arbeitsauftrag vor. Wenn sie die Ergebnisse in das System eingeben, erscheinen diese wiederum in der digitalen Wagenakte“, berichtet Krämer aus dem Werkstattalltag. Doch das sei erst der Anfang. Seiner Meinung nach werden mit fortschreitender Digitalisierung auch die Möglichkeiten des Individualverkehrs zunehmen. „Die Zukunft liegt nicht länger in starren Fahrplänen, sondern auch in Angeboten wie Door-to-Door-Verkehren, die unsere Kunden on demand buchen, oder Strecken- und Kombiverkehren – insbesondere in den Schwachverkehrszeiten“, prognostiziert Krämer.

Potenziale der Start-ups

Gleichzeitig bietet die Digitalisierung Potenziale für Start-ups wie die Vergleichs- und Vertriebsplattform Pamyra. Diese ermittelt, vergleichbar mit einer Frachtenbörse, Ladungskapazitäten im

Stückgut- und Teilladungssegment sowie den für Versender attraktiven Preis. Gerade bei Letzterem sieht Pamyra-Geschäftsführer Felix Wiegand aufgrund fehlender Transparenz den größten Nachholbedarf. „Auf Speditionsseite gab es zunächst Vorbehalte gegen die Preistransparenz“, berichtet Wiegand. Mittlerweile schätze der wachsende Kundestamm aus der Lebensmittel- und Automobillogistik Pamyra jedoch als einen zusätzlichen Vertriebskanal.

„Eine Plattform, über die ich meine temperaturgeführten Transporte zu einem fixen Preis anbiete, bringt mein Geschäft nicht weiter“, entgegnet Felix Bühlmann, Inhaber und Geschäftsführer des Schweizer Transportunternehmens Sprinter Logistik. Denn gerade die Lebensmittelkunden des in Muri ansässigen Logistikers schätzen das über Jahre aufgebaute Vertrauen zum Unternehmen. Natürlich setze man gerade bei der Temperaturüberwachung und dem Lieferrückmeldung auf digitale Systeme, doch hier bemängelt Bühlmann die fehlende Integrationsfähigkeit der unterschiedlichen Anbieter. Tele-

matik, Dokumentationsmanagement, Maut- und Tachografendaten – viele Anwendungen arbeiten autark. „Hier brauchen wir eine sinnvolle Integration, vergleichbar mit Smartphones, die heute schon eine Verknüpfung von Apps auf nur einem Gerät ermöglichen.“ Ein Problem, mit dem auch die Spedition Mathias Normann aus Bendorf bestens vertraut ist.

Systeme zusammenführen

„Wir haben unzählige digitale Notwendigkeiten im Transportbereich und arbeiten mit verschiedenen Systemen, die aber nicht miteinander kompatibel sind. Was fehlt, ist eine Lösung, die all diese Informationen unter einen Hut bringt“, diagnostiziert der geschäftsführende Gesellschafter Andreas Normann. Der mittelständische Unternehmer sieht hier Großkonzerne einerseits klar im Vorteil, andererseits den Mittelstand klar in der Pflicht, um konkurrenzfähig zu bleiben. Gleichzeitig wünsche er sich von

Anbietern digitaler Lösungen entsprechende Angebote, um dieses Kompatibilitätsproblem zu lösen. Hierbei arbeite die Spedition Mathias Normann eng mit einem Start-up zusammen. Bühlmann wiederum macht beim Angebot vieler Start-ups Nachholbedarf aus, da die dort entwickelten Lösungen zuweilen an den Bedürfnissen der Speditionen vorbeigehen. Deshalb wünscht sich der Schweizer Unternehmer eine Annäherung von beiden Seiten: „Offenheit bei den traditionellen Transportdienstleistern und ein besseres Verständnis der täglichen Praxis unserer Branche aufseiten der Logistik-Start-ups.“

Einig waren sich alle Experten des Diskussionsforums Driving Ahead in einem: Start-ups können auf dem Weg zur digitalisierten Logistik einen wichtigen Beitrag leisten. Denn sie sind nach Ansicht von Thomas Krämer von den Vestischen Straßenbahnen oft Querdenker mit Lückenlösungen am Markt, die bestimmte Funktionalitäten sicherstellen.

Text und Foto: Knut Zimmer

MEHR IM NETZ



MEHR ZUM THEMA
DRIVING AHEAD AUF
eurotransport.de/goodyear

Effizient und sicher

Runderneuerte mit großen Potenzialen – mitmachen und gewinnen bei Umfrage von Continental und trans aktuell

Durch die erneute Aufnahme in die „De-minimis“-Förderung 2018 ist der Einsatz runderneuerter Reifen wieder attraktiv geworden. Und doch hält sich das Vorurteil hartnäckig, dass neuwertige Billig-Import-Reifen wirtschaftlicher und sicherer seien.

Dabei liegen die Vorteile hochwertig aufgearbeiteter Reifen auf der Hand. Sie entlasten nicht nur das Reifenbudget des Spediteurs, sie tragen auch zum Umweltschutz bei. Durch die Wiederverwendung hochwertiger Karkassen werden Energie und Rohstoffe eingespart, gleichzeitig das Altreifenaufkommen massiv reduziert und damit die Umwelt deutlich entlastet. Auch Continental weiß um das Potenzial der Wiederverwertung gebrauchter Nutzfahrzeugreifen und hat mit dem ContiLife Cycle ein Verfahren entwickelt, aus Altreifen neuwertige Pneus zu produzieren, die einem Neureifen in nichts nachstehen.

Ein Beispiel hierfür ist die sogenannte Heißrunderneuerung, bei der die Laufstreifenmischung mittels modernster Technologie auf eine entsprechend vorbereitete gebrauchte Karkasse aufgebracht und in einer Heizform bei etwa 155 bis 170 Grad Cel-



sus für 70 bis 95 Minuten neu gebacken wird. Dabei werden bei der Neuaufgabe des Profilstreifens und der Seitenwände die gleichen hochwertigen Gummimischungen wie bei der Neureifenfertigung eingesetzt. Auch das Profilbild mit seiner dreidimensionalen Ausbildung gleicht dem Neureifen bis in die letzte Mikrolamelle. Damit bleiben alle Produktvorteile auch im runderneuertem Reifen erhalten. Mit diesem Verfahren lassen sich durch Nachschneiden und Runderneuerung bis zu fünf Reifenle-

ben und damit eine Laufleistung von bis zu 500.000 Kilometern erzielen – je nach Einsatzart.

Doch wie ist es um die Akzeptanz des runderneuertem Reifens tatsächlich bestellt? In welchen Transportsegmenten greifen Spediteure auf diese Reifen zurück? Sind Fuhrparkleiter ausreichend über die Vorteile der Runderneuertem informiert? Wann und warum greift ein Transporteur alternativ auf einen günstigen Importreifen zurück? Um diesen Fragen auf den Grund zu gehen, hinterfragen trans aktuell und

das Branchenportal eurotransport.de zusammen mit dem Reifenhersteller Continental die aktuelle Praxis.

Hierfür zählen wir auf Ihre Unterstützung. Wir haben deshalb einen kurzen Fragenkatalog für Sie zusammengestellt, um mehr über Ihre Einstellung und Einschätzung zum Thema Runderneuerung zu erfahren.

Für Ihre Mühe möchten wir Sie auch belohnen. Wir laden Sie ein, einen Blick hinter die Kulissen der Continental Runderneuerung zu werfen. Gewinn-

nen Sie einen der zehn Plätze für die exklusive Tour in Hannover durch das weltweit einzigartige Conti Life Cycle-Werk mit seinem integrierten Ansatz aus Heiß- und Kaltrunderneuerung für Lkw- und Busreifen. Die Anreise erfolgt auf eigene Rechnung. Organisation und Verpflegung übernimmt Continental. Die Veranstaltung findet Ende November 2018 statt. Continental und trans aktuell wünschen viel Erfolg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Text: Knut Zimmer | Foto: Continental

MEHR IM NETZ



DIE UMFRAGE FINDEN
SIE AUF
eurotransport.de/conti

Aktionen zum Assi

Prävention von Lkw-Abbiegeunfällen – hohe Resonanz auf Initiativen Scheuers und des Landes Baden-Württemberg

eben retten durch Investitionen in Sicherheit. Darauf zielen zurzeit mehrere Initiativen ab. Hintergrund ist die unverändert hohe Zahl an Verkehrstoten bei Lkw-Abbiegeunfällen. 2017 starben in Deutschland 382 Radfahrer im Straßenverkehr, davon 37 bei Abbiegeunfällen. Um Letzteren einen Riegel zu schieben, hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) die Aktion Abbiegeassistent ins Leben gerufen (siehe trans aktuell 15/2018). Baden-Württemberg startete ebenfalls ein entsprechendes Forschungsprojekt. Ferner gibt es Aktionen von Lkw-Betreibern, die mit gutem Beispiel vorangehen, darunter Edeka Südbayern.

„Wir hatten 2015 den ersten serienreifen Abbiegeassistenten auf dem Markt. Heute haben wir bereits 1.500 Stück am Mann, davon 300 im eigenen Unternehmen“, sagte der Technische Leiter bei Edeka Südbayern, Anton Klott, bei einem Expertengespräch von trans aktuell im Allianz Zentrum für Technik (Bericht in der nächsten Ausgabe).

Auch die Prüforganisation Dekra will mit Mitgliedsunternehmen zusammen die Prävention von Abbiegeunfällen zu einem ihrer Hauptthemen auf der IAA machen. Hintergrund ist eine mit Scheuer in Berlin beschlossene Sicherheitspartnerschaft, die Dekra mit Leben füllen möchte. Zusätzlich regt die Organisation eine Veränderung der aktuellen StVO-Regelung an, nach der Radfahrer auf einem gemeinsamen Fahrstreifen rechts an wartenden Lkw vorbeifahren dürfen. Die Gefahrenzone rechts von einem potenziell abbiegenden Lkw soll für Radfahrer künftig tabu sein, so Automotive-Vorstand Clemens Klinke (siehe Interview auf Seite 4).

Um Abbiegeunfälle zu vermeiden, setzt Dekra auch auf Aufklärung, die schon in der Schule beginnt. „Dazu gehört, dass alle 75 Niederlassungen in Deutschland angehalten sind, mit Aktionen an Schulen über die Gefahren des toten Winkels am Lkw aufzuklären“, sagt der für die Logistikbranche zuständige Key-Account-Manager Matthias Stenau.

Minister Scheuer hatte die Aktion Abbiegeunfälle vor einem Monat ins Leben gerufen. Sie zielt darauf ab, die Bestands-Lkw mit Abbiegesystemen nachzurüsten. Für das nächste Jahr hat er ein Förderprogramm in Aussicht gestellt, außerdem macht sich sein Haus sowohl bei der Uno in Genf als auch bei der EU in Brüssel für eine verpflichtende Ausrüstung von Neufahrzeugen mit solchen Systemen stark. Weil damit aber erst ab 2021 zu rechnen ist, strebt Scheuer vorher nationale Lösungen an.

Zeitgleich mit Scheuers Initiative hatte auch das Land Baden-Württemberg bekannt gegeben, einen Feldversuch zur Nachrüstung von 500 Lkw mit Abbiegesystemen zu starten. Partner sind der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) und die Hochschule Furtwangen. Mit weiteren Unternehmen wie Dekra ist der VSL im Gespräch.

„Die Resonanz auf das Programm ist absolut positiv“, betont VSL-Geschäftsführer Andrea Marongiu gegenüber trans aktuell. Zur Mitgliederversammlung seines Verbands eine Woche später hatten Unternehmen bereits mehr als 100 Fahrzeuge gemeldet. Anfang August lagen dem Verband Bestellungen für 180 Geräte vor. Den Auftakt machte die Spedition Brucker aus Aalen, die einen Mercedes-Benz Actros umrüstete. „Die Sicherheit unserer Fahrer und aller Verkehrsteilnehmer hat für uns höchste Priorität. Daher haben wir uns der Aktion



sofort angeschlossen“, erläutert Geschäftsführer Dr. Stefan Brucker gegenüber trans aktuell.

Das Programm bietet drei verschiedene Nachrüst-Lösungen, die der VSL zuvor mit der Hochschule Furtwangen evaluiert hat. Das sind die Systeme Magic Watch MWE 4004 und Perfect View Cam von Dometic sowie Corner Eye von Orlaco. Brucker entschied sich für Dometic Perfect View.

Alle Verbände machen mit

Am Programm teilnehmen können Flottenbetreiber aus Baden-Württemberg. Die Verbände arbeiten zusammen, so sind auch der VV Württemberg und der VV Baden mit an Bord. VSL-Geschäftsführer Marongiu hält es für wichtig, dass zunächst Lkw-Betreiber zum Zuge kommen, deren Fahrzeuge viel im Stadtverkehr unterwegs sind, wo sie sich die Straße auch mit Radfahrern teilen. „Damit möglichst viele Unternehmen an dem Programm teilnehmen können, ist zunächst eine Deckelung von zehn Fahrzeugen pro Unternehmen vorgesehen“, sagt er. Für sinnvoll hält er es auch, dass Speditionen innerhalb der zweijährigen wissenschaftlichen Begleitung verschiedene Systeme testen, um Vergleiche anstellen zu können.

Laut VSL haben sich neben Brucker unter anderem die Unternehmen Barth aus Burladingen, Dischinger aus Ehrenkirchen, Era aus Kornwestheim, Hans Ihro aus Neuenstein, Schwarz aus Herbrechtingen sowie Wiedmann & Winz aus Geislingen an der

Steige gemeldet. Das Programm sieht vor, dass Unternehmen einen Eigenanteil von 333,32 Euro pro System sowie den Einbau tragen. Die restlichen Mittel kommen von der öffentlichen Hand, insgesamt hat das Programm ein Volumen von 666.000 Euro.

„Bei der Verbandsaktion werden wir jetzt erst einmal die beiden verfügbaren Systeme testen und dann entscheiden, in welcher Form eine Nachrüstung erfolgt“, sagt Wiedmann & Winz-Geschäftsführer Dr. Micha Lege gegenüber trans aktuell. „Wir nehmen das Problem sehr ernst und haben schon in der Vergangenheit immer wieder Schulklassen eingeladen, um am Lkw das Problem mit dem toten Winkel zu demonstrieren.“ Aus diesem Grund bestelle er seit diesem Jahr den Actros mit dem Abbiegeassistenten.

Am Markt gibt es inzwischen zahlreiche Nachrüstlösungen, darunter klassische Kamera-Monitor-Systeme, einen Abbiegeassistenten ab Werk bietet weiterhin nur Daimler für bestimmte Baureihen an. Das radargestützte System gibt es aktuell für die schweren Baureihen Actros, Antos, Aros und Eonic ab Werk. Die Warnung erfolgt optisch und akustisch in einer Warnkaskade. Aufgrund ihrer Komplexität lassen sich radargestützte Systeme laut Daimler nicht nachrüsten.

Die Nachrüstlösungen der anderen Anbieter basieren teils auf Ultraschallsensoren, teils in Verbindung mit Mikrofonen, meist aber auf Kamera-Monitor-Systemen. Sie lassen sich beim Lkw-Kauf mitbestellen und werden vor allem im Bereich des Windleitblechs an der A-Säule oder unterhalb der äußeren Sonnenblende

verbaut. Ersteres bietet etwa Iveco an. Drei verschiedene Systeme sind dort auf Kundenwunsch zu haben.

Volvo und MAN bieten ein kamerabasiertes System mit Darstellung auf einem Monitor an der A-Säule an, das mit dem Blinker verbunden ist. MAN will nach eigenen Angaben 2020 mit einem aktiv warnenden System nachlegen. Scania verbaut Corner Eye, ein Kamerasystem mit 270-Grad-Sicht, das den Bereich vor und rechts neben dem Lkw sichtbar macht.

Doch unabhängig davon, für welches System sich Flottenbetreiber entscheiden – unverkennbar

ist, dass die Gefahr des toten Winkels und das Thema Abbiegeunfälle nun die nötige Aufmerksamkeit bekommt. Davon profitieren am Ende alle. Solche Systeme machen die Straße nicht per se sicherer. Schulungen, Aufklärung und ein größeres Verständnis füreinander im Straßenverkehr braucht es auch weiterhin. Aber es ist ein wichtiger erster Schritt getan, um die Gefahren beim Abbiegen zu reduzieren und damit Menschen zu schützen.

Text: Matthias Rathmann, Ralf Lanzinger, Thomas Rosenberger, Fotos: Rathmann, Karl-Heinz Augustin



„Die Sicherheit unserer Fahrer und aller Verkehrsteilnehmer hat für uns höchste Priorität“

DR. STEFAN BRUCKER, GESCHÄFTSFÜHRER DER SPEDITION BRUCKER, ZUR TEILNAHME AM BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEM NACHRÜSTPROGRAMM

NEUES AUS DEM VSL

Dischinger bleibt Präsident

Karlsruher Dischinger bleibt Präsident des Verbands Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg. Die Delegierten der VSL-Mitgliederversammlung bestätigten den Unternehmer aus Ehrenkirchen in seinem Amt. Wiedergewählt wurden auch dessen Vize Roland Rüdinger (Rüdinger Spedition), AVSL-Präsident Ronald Seiz (Kühne + Nagel), dessen Vize Rainer Krahn (United Parcel Service) sowie der gesamte Vorstand.

Umzug an den Hafen

Die Mitarbeiter der VSL-Geschäftsstelle können aus ihren Büros neuerdings auf den Rotenberg in Stuttgart oder den Stuttgarter Hafen blicken. Der VSL hat seine Immobilie im Herzen der Stadt verkauft und am Hafen ein Zwischenquartier bezogen. In etwa zwei Jahren soll der Umzug in ein neues Gebäude erfolgen, das die SVG in Stuttgart-Wangen an der B 10 plant. Das Domizil am Hafen bot VSL-Ehrenpräsident Gerd-Jürgen Britsch dem VSL an. Dort hat seine Möbelspedition Paul von Maur ihren Sitz.



www.fraikin.de.com

FRAIKIN
YOU DRIVE. WE CARE

FRAIKIN KEY FACTS

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

Ihr Partner für innovatives Fahrzeug-Management

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

Fraikin Deutschland GmbH | Valerystraße 11 | 85716 Unterschleißheim
Ein Unternehmen der FRAIKIN Gruppe

Megatrailer sind

Tiefergelegte Sattelzugmaschinen Mercedes Actros, Renault T, Volvo FH und DAF XF treten ge

Der Siegeszug der Megatrailer ist nicht aufzuhalten. Drei Meter lichte Ladehöhe machen das Fahrzeug in Just-in-time-Verkehren für die Automobillogistik hochinteressant. Passten doch auf einen Schlag in drei Schichten 96 statt der sonst nur möglichen 64 Gitterboxen auf den Auflieger. Seit Mitte der 90er-Jahre hat quasi jeder Lkw-Hersteller tiefergelegte Varianten im Angebot.

Damals waren 930 Millimeter Aufsattelhöhe das niedrigste technisch erreichbare Niveau. Der Einsatz dafür war mitunter hoch. Da mussten schon mal nur 19,5 Zoll große Räder mit entsprechend limitierter Kapazität bei den Bremsen oder der Reifentragkraft in die Bresche springen. Gern genommen auch: eine automatische Absenkung der Luftfederung bei niedriger Geschwindigkeit um zwei bis drei Zentimeter zum Beispiel. Sinn der Übung war es, schlafende Hunde, wie die seinerzeit berühmte schweizerische Lichtschranke am Grenzübergang Chiasso, besser nicht zu wecken.

Heute sind wir in beiderlei Hinsicht ein gutes Stück weiter – sowohl beim Tieferlegen als auch beim Kontrollieren. 910 Millimeter Aufsattelhöhe gelten nun als der Königsweg, die erlaubte maximale Außenhöhe von vier Metern beim Megatrailer einzuhalten. Ein Pardon in Form von Toleranzen war hierzulande im Gesetz bei der Höhe noch nie vorgesehen.

Stellschrauben, um an der Aufsattel- und Gesamthöhe der Kombination noch zu drehen, gibt es einige. Beim Auflieger entscheidet vor allem die Höhe des Rahmenhalses (im Verein mit gut drei Zentimetern Höhenverzehr durchs Dach) darüber, wie viel Luft für die Sattelzugmaschine samt Sattelkupplung nach unten oder oben hin bleibt. Da sind für den Rahmen im kritischen Bereich zum Beispiel sehr schlanke Halshöhen wie 50 oder 55 Millimeter im Angebot und ist im Sonderfall von Fliegl gar von lediglich 30 Millimetern die Rede.

Gängige Sattelkupplungen für den Volumentrailer von rund 100 Kubik messen ihrerseits mal 140, mal 150 Millimeter in der Höhe. Wie sie dann auf dem Rahmen befestigt sind, ist fast schon wieder ein Kapitel für sich. Das Spektrum reicht von der Direktmontage mit seitlich angebrachter Stabilisierung bis hin zu diversen höhenoptimierten Anbindungen



910 Millimeter

AUFSATTELHÖHE SIND HEUTE DER STANDARD BEI DEN HERSTELLERN, UM EINE LICHTE INNENHÖHE VON DREI METERN ZU REALISIEREN

per Montageplatten. Den Rest hat dann die Rahmenhöhe des Lkw zu richten. Die gängigen Mittel, sie möglichst tief zu drücken, lauten: Luftfederung mit reduziertem Federweg, zudem manchmal auch ein gewisses Stutzen von Teilen der Achsaufhängung – und natürlich nicht zu vergessen: die Reifen.

Was hat sich bei den Pneus seit den Anfängen der tiefergelegten Sattelzugmaschinen vor gut 20 Jahren nicht alles getan. Standen bei den damals gängigen Größen wie 285 oder 295/60 R 22,5 gerade mal 6.300 Kilogramm als maximal mögliche Last für die Vorderachse zur Debatte, sieht das an der Lenkachse von heute schon ganz anders aus: Als Minimallösung unserer Tage stemmt der zeitgenössische 295/60er gleich einmal 6,7 Tonnen vorn. Muss aber, was die Traglast angeht, neuen Größen wie 355/50 R 22,5 oder gar 375/45 R 22,5 den Vortritt lassen. So ein 355/50 R 22,5, der steht unbelastet mit rund 930 Millimetern Außenhöhe gerade mal vielleicht ein Zentimeterchen höher da als ein 295/60 R 22,5, packt aber mit 7,0 Tonnen gleich einmal 300 Kilogramm mehr an Achslast.

Als jüngster Streich der Reifenindustrie für die Vorderachse solch tiefergelegter Lkw tauchte vor einiger Zeit gar ein 375/45 R 22,5 auf. Der begnügt sich nicht nur mit einer Gesamthöhe von 912 Millimetern und kommt somit (unbelastet) beim Radius circa einen Zentimeter niedriger daher als sein Pendant in 355/50 R 22,5, sondern nimmt es auch mit einer Tonne mehr an Achslast auf: 8,0 statt 7,0 Tonnen, wie beim 355/50 R 22,5, gibt Goodyear als maximales Gewicht an, das die breiten Schultern dieses 375ers mit 45er-Querschnitt zu tragen in der Lage sind.

Was umso interessanter wird, je größer Kabine und Tankvolumen der jeweiligen Sattelzugmaschine ausfallen. Es kommt nicht von ungefähr, dass bei diesem Vergleich der mit Super Space Cab und insgesamt stattlichen 1.215 Liter Tankinhalt gesegnete DAF auf genau diesen superbreiten Schlappen vorfährt.

Die Ziffer „45“ umschreibt denn auch für die Hinterachse das heute offerierte Maximum an Niederquerschnitt. 315/45 R 22,5 lautet wiederum beim DAF in diesem Vergleich die Reifengröße auf der Antriebsachse, die für sich reklamieren kann: Rund 865 Millimeter in der Höhe sind schon praktisch, wenn nicht gar unabdingbar, falls die Sattelhöhe mit 910 Millimetern definiert ist. Denn soll da ein 295/55er noch drunter, wie ihn alle anderen Kandidaten dieses Vergleichs hinten aufgezogen haben, wird es knapp: Kommt solch ein Pneu doch glatt auch auf circa 910 Millimeter Höhe.

Ähnliche Aufsattelhöhen

Erste Anmerkung zu den Randbedingungen des Vergleichs: Bei der Aufsattelhöhe herrscht Ähnlichkeit, aber nicht Gleichstand. Beladen haben sich da der Mercedes 921, der Volvo 923 und der Renault 948 Millimeter Aufsattelhöhe auf die Fahnen geschrieben. Beim DAF sind's nur 910 Millimeter. Gleichstand, immerhin, herrscht aber bei den zwei für die Hinterachse zur Debatte stehenden Reifengrößen bei der Tragkraft (295/55 und 315/45 R 22,5). Beide Pneus sind für 11,6 Tonnen Achslast auf der Antriebsachse gut. Und verlangen dafür einträchtig auch

nach jeweils satten 9,0 bar Fülldruck im Inneren.

Da federt nicht mehr arg viel. Vor allem beim extraniedrigen Vertreter der Riege 315/45 R 22,5 grüßt ja fast schon wieder leise der Vollgummireifen aus der Urzeit des Lkw herüber. Und dieses etwas unnachgiebige Wesen bleibt, zumal in Kombination mit Low-Deck-typisch verkürzten Achsstreben, auch nicht ohne Folgen für die Spur, speziell in Kurven. Woraus dann sozusagen ein gewisser Übereifer bei Kurvenfahrt im Vergleich zum hochbeinigeren Pendant entstehen kann. Dieses Phänomen der Eigenlenkdynamik macht in der Praxis keinen Spaß. Und genau aus diesem Grund hat DAF viel Aufwand betrieben, um an dieser Front nichts anbrennen zu lassen.

Nicht zu knapp haben die Techniker da im Parterre des DAF'schen Low-Deck-Fahrwerks Hand angelegt, um solch tendenziell Eigenlenkverhalten bei Kurvenfahrt den Garaus zu machen. Das Fachwerk der Streben und Böcke leicht nach innen versetzt: Das schafft einen Hauch von Raumlenerkeffekt, mit dem DAF der solchermaßen modifizierten Hinterachse des Low Deck den Drang austreibt, in der Kurve ungebührlich nachzulenken.

Ob Mercedes Low Liner, Renault X-Low oder der ebenfalls auf „X-Low“ getaufte Volvo FH – der Rest des Felds ist mit solch ausgefeilten Feinheiten bei der Achsaufhängung nicht versehen – sie alle machen ihre Sache bei Kurvenfahrt dennoch nicht weniger gut. „Keine Auffälligkeiten“, lautet das Urteil der Tester nach ausgiebigem Kurven – mit jeweils 40 Tonnen Zuggewicht – über die verschlungenen Landstraßen des Schwarzwalds und einigen Kilometern schneller Geradeausfahrt

auf der A81. Allerdings sind da auch durchweg Reifen der Größe 295/55 R 22,5 hinten geboten. Und die sind nun mal etwas gutmütiger veranlagt.

Ganz schnell kann der Spaß beim Fahren solch halber Spezialfahrzeuge trotzdem aufhören. Dann zum Beispiel, wenn in Vergessenheit gerät, dass es mit der Bodenfreiheit und dem Freigang der Aufliegervorderkante und auch dem Böschungswinkel einer so üppig auf Tiefgang getrimmten Fuhrer nicht mehr weit her ist. Was den Freigang des Aufliegers vorn angeht, genießen die Tiefergelegten ja sogar gleich einmal ein gewisses Sonderrecht.

Andere Neigungswinkel

Denn es dürfte sie gar nicht geben, würde für sie das gelten, was für den Rest der Lkw verbindlich ist. Sind dort als minimaler Neigungswinkel sechs Grad nach vorn, sieben Grad nach hinten und drei Grad zur Seite vorgeschrieben, darf's für die Low-Lkw schon etwas weniger sein: 3,5 Grad nach vorn, 4,5 Grad nach hinten und nur zwei Grad zur Seite lauten die Limits.

Die aber nichts daran ändern, dass es zum Beispiel im Fall eines barsch gebauten Bahnübergangs doch schnell mal scheppern kann. In Maßen lindert diese Gefahr ein temporäres Hochfahren der Luftfederung, das beim DAF zum Beispiel per sogenanntem Rangierschalter möglich ist. Unterhalb von 30 km/h steht diese Option dem Fahrer offen, bei Geschwindigkeiten drüber geht die Fuhrer automatisch auf Normalniveau zurück. Beladen macht das an der Hinterachse (Bereifung 315/45 R 2,5) zum Beispiel gleich

ACHSAUFHÄNGUNG IM DETAIL

Für die Achsaufhängung der Vorderachse gilt generell bei allen Kandidaten, dass sie an der luftgefederten Lenkachse eine Art Stabilink-Lösung ins Feld führen. Hinten tut's bei Mercedes und Volvo jeweils eine Vierbalgluftfederung mit gewohntem Dreieckslenker. Der DAF fährt ebenfalls mit vier Bälgen hinten vor, hat den Dreieckslenker aber etwas tiefer als gewöhnlich im Rahmen angebracht – andernfalls würde er mit der 140-Millimeter-Monoblock-Sattelkupplung ins Gehege kommen. Der Renault setzt bei der Luftfederung hinten auf eine Zweibalglösung und kann somit auf einen Dreieckslenker verzichten. Die nötige Stabilität verschaffen ihm die Längslenker unten.



Vorderachsen mit Stabilink-Anbindung sind für extrem niedrige Rahmenhöhen gängig.



DAF XF 450 FT Low Deck: Super Space Cab und 910 Millimeter Aufsattelhöhe.



Mercedes Actros 1842 Low Liner: Streamspace-Fahrerhaus und 921 Millimeter Aufsattelhöhe.

ihre Spezialgebiete

geneinander an – wo und wie sie Zentimeter schinden für möglichst drei Meter lichte Ladehöhe



einmal 60 Millimeter, vorne sind's 35 Millimeter. Drohen sich Auflieger und Catwalk trotzdem noch in die Quere zu kommen, liefert DAF für 910 Millimeter Aufsattelhöhe serienmäßig (für andere Höhen optional) als letzte Rettung einen sogenannten Rahmenschutz.

Das ist ein auf den Rahmen aufgesetzter Metallriegel, der den Bug des Trailers im Zweifelsfall so abfängt, dass dessen Vorderkante am Rahmen weder einschlagen noch sich dort einhaken kann. Obendrein leitet diese Einrichtung die im Falle eines Falles auftretenden Kräfte einigermaßen gleichmäßig in den Rahmen ein. Es dürfte sich der Wettbewerb gern eine Scheibe davon abschneiden: Keiner der anderen Kandidaten des Testquartetts hat Ähnliches zu bieten.

Allein steht DAF auch mit einer speziellen Automatik da, die das Einfedern der Bereifung bei Beladung ausgleicht. Ungefähr zwei Zentimeter Höhenunterschied macht das an der Hinterachse. Und genau diese zwei Zentimeter geben die Luftbälge des DAF automatisch zu, sofern das Fahrzeug beladen ist. Und senken das Niveau entsprechend wieder ab, wenn es sich um eine Leerfahrt handelt.

So zuvorkommend geht es in Fragen des Fahrniveaus weder bei Mercedes noch bei Renault oder Volvo zu. Verschiedenster Zauber mit dem Niveau der Luftfederung ist aber durchaus vorhanden. Beim Mercedes gibt es links von der Warnblinktaste einen zweiteiligen Extraschalter, der Folgendes möglich macht: Die obere Sektion gedrückt, fährt die Luftfederung vorn wie hinten ein wenig aus. Macht so das Fahren etwas komfortabler und kann auch als Kompensation fürs Einfedern der Reifen in beladenem Zustand dienen.

Die untere Sektion dieses Schalters wiederum lässt nur die Luftfederung der Hinterachse ausfahren, das aber kräftig. Kurzum: Sie ist hauptsächlich fürs Auf- und Absatteln gedacht. Zurück zum standardmäßigen Fahrniveau führt ein weiterer Schalter, der direkt rechts der Warnblinktaste sitzt. Kennlich machen seine Funktion die bekannten zwei aufeinanderweisende Pfeile, die sich auf Rahmenhöhe treffen. Will sagen: Fahrniveau. Per Schalterdruck tatsächlich aktivierbar ist diese Funktion aber erst dann, wenn eine womöglich eingelegte Funktion des anderen Schalters händisch abgestellt ist. Das muss man erst mal wissen. Klarer Fall aber, dass darüber hinaus ein generelles zweites Fahrniveau via Fernbedienungs-Handeinheit jederzeit zu haben ist.

Drei Fahrniveaus

Beim Renault gibt es dort gleich drei verschiedene einstellbare Fahrniveaus. Was in der tiefergelegten Sattelzugmaschine mit dem Rhombus im Grill allerdings fehlt, ist ein Schalter fürs Abrufen eines Sonderniveaus à la DAF oder Mercedes in den Armaturen: Viel Freude kommt nicht auf, wenn es angesichts eines plötzlich auftauchenden Bahnübergangs gilt, die Fernbedienung aus den Tiefen links neben dem Fahrersitz heraufzufischen – und dann erst das entsprechende Kommando geben zu können.

Beim Volvo wiederum herrscht solche Bescheidenheit in keinsten Weise: Da gibt es rechts in den Armaturen gleich einmal einen dreirastigen Schalter, über den sich drei verschiedene Fahrniveaus abrufen lassen. Links des Lenkrads

existiert eine weitere Taste fürs schnelle Rauffahren der Luftfederung, die ohne großes Gekraxel auch mal von außen fix zu erreichen ist. Nicht zuletzt lässt sich per Remote-Control-Einheit umfangreich auf der Klaviatur der möglichen Niveaueinstellungen spielen. Merkwürdig dabei aber: Wie auch beim Renault gibt es beim Volvo keinerlei visuelle Symbolrückmeldung im Display. Bei Mercedes und DAF ist das sehr wohl der Fall.

Konfliktpotenzial herrscht bei solchen Tiefliegern nun allerdings nicht nur zwischen Rahmen und Auflieger. Es lohnt sich auch ein Blick darauf, mit welchem Abstand vom Boden der Bugspoiler, die Abgaseinheit oder der Tank dahinsiegl. Da fällt auf: Obwohl DAF die Abgaseinheit schon um 90 Grad gedreht hat, um mehr Bodenfreiheit zu generieren, weist das Maßband an dieser Stelle doch nur 170 Millimeter als Abstand zur Bahn hin aus. Noch knapper geht es beim Volvo zu, der bei 13 Millimetern mehr an Aufsattelhöhe (beladen) gerade mal 136 Millimeter an Bodenfreiheit unter der Abgaseinheit zu bieten hat. Auch führt er die Unterkante des Tanks tiefer spazieren als alle anderen im Feld.

Ob es da eine gute Idee ist, all das mit einer Seitenverkleidung zu garnieren, die ihrerseits noch mal einen Tick tiefer herabreicht? Die Praxis von DAF, so etwas wie Seitenschürzen für den Low Deck erst gar nicht anzubieten, spricht jedenfalls für gesunden Pragmatismus. Der steckt auch hinter der Entscheidung, den Low Deck mit 910 Millimeter Aufsattelhöhe nicht mit Intarder zu liefern: Zu weit schaut dann der Wärmetauscher nach unten raus, als dass man ihn unbesorgt in die weite Welt schicken könnte. Für den Low Deck

mit 960 Millimetern Aufsattelhöhe gilt dieses Tabu dann aber nicht.

Alle anderen Kandidaten sind grundsätzlich mit Retarder lieferbar – egal, wie niedrig die Aufsattelhöhe auch sein mag. Wo sie wiederum gegenüber dem DAF den Kürzeren ziehen, das ist die Disziplin maximales Tankvolumen. Exakt 1.250 Liter kann solch ein Low Deck von DAF in seinen Fässern bunkern. Zum Vergleich: Auf maximal 1.045 Liter bringt's der Volvo, mit 990 Litern folgt der Mercedes, High Sleeper Cab mit ebenem Motortunnel bei Renault und Globetrotter XL bei Volvo – jedes auf seine Art ein Phänomen. Was Fahrer aber zu schätzen wissen: Sinkt die Aufsattelhöhe, wird der Einstieg bequemer. Die Spanne bei den Kandidaten reicht von komfortablen 1.385 Millimetern Gesamthöhe – ausgerechnet beim großen Super Space Cab des DAF – bis hin zu jenen immer noch bequemen 1.550 Millimetern des Renault High Sleeper mit seinem ebenen Boden.

Bleibt noch ein Blick auf den Triebstrang, der bei unseren Tiefergelegten ja durchaus eine etwas kuriose Note hat. Denn es gilt prinzipiell: Je niedriger die Reifen, desto höher wird gleich einmal prinzipiell die Drehzahl auf der Bahn. Abhilfe schafft also nur der Griff zu langen bis extralangen Achsen. Und da unterscheidet sich das Angebot doch stark von Hersteller zu Hersteller. Mercedes zieht mit $i = 2,28$ eine besonders lange Achse aus dem Zylinder, die für Lkw mit

normaler Aufsattelhöhe erst gar nicht zu haben ist. Bleibt damit bei Autobahntempo 85 km/h und Bereifung 295/55 R 22,5 immerhin gut unter 1.200 Touren. Volvo und Renault fahren als längste lieferbare Hinterachsübersetzung $i = 2,31$ auf und schrappen damit (bei gleicher Bereifung) haarscharf unter der 1.200er-Drehzahlmarke bei 85 km/h durch.

DAF mit den allerkleinsten unter all den kleinen Reifen im Feld schafft es aber gar, die Drehzahl bei Autobahntempo 85 km/h auf glatt 1.120 Touren zu drücken. Exakt 2,05: 1 lautet das dafür zuständige, exorbitant lange Übersetzungsverhältnis, mit dem der DAF die Drehzahl wie kein Zweiter drückt. Und: Ob automatischer Ausgleich fürs Einfedern der Reifen unter Last, ob größtes machbares Tankvolumen im Feld oder ob besonders niedrige und somit spritsparende Drehzahl selbst bei kleinster denkbarer Bereifung – bis hin zum serienmäßigen und anderswo erst gar nicht erhältlichen Rahmenschutz reicht die Liste all der Feinheiten, mit denen sich der Low Deck von DAF unter allen Kandidaten insgesamt doch ein Stück hervortut.

Keine Frage, dass jeder der angetretenen Lkw seinen Job gut macht. Und ohne Kompromisse geht es nun wahrlich nicht bei dieser ganz besonderen Spezies Lkw. Das trifft auch den DAF, der zum Beispiel bei 910 Millimeter Aufsattelhöhe eben auf einen Retarder verzichten muss. Was den Low Deck vom Rest des Felds aber vorteilhaft unterscheidet, das ist: der außergewöhnliche Tiefgang in allen sonstigen Belangen, mit dem er sich des Themas Tieferlegen unterm Strich eben äußerst durchdacht annimmt.

Text: Michael Kern |
Fotos: Karl-Heinz Augustin

MEHR IM NETZ

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



ALLE TECHNISCHEN
DATEN UNTER:
[www.eurotransport.de/
lowdeck](http://www.eurotransport.de/lowdeck)



Renault T 440 X-Low: High Sleeper Cab und 948 Millimeter Aufsattelhöhe.



Volvo FH 500 X-Low: Globetrotter-XL-Fahrerhaus und 923 Millimeter Aufsattelhöhe.

GROSSE IDEEN BRAUCHEN KRÄFTIGE FLÜGEL

Wir suchen Sie – Nutzfahrzeugverkäufer/in

... oder die, die es gerne werden möchten.

SIE DENKEN innovativ, ergebnisorientiert und sind ein Verkaufstalent mit Herz für Trucker? Sie brennen für die innovative Mercedes-Benz Produktpalette und den Verkauf von erstklassigen Lösungen? Dann sind Sie bei uns genau richtig!

BEI BERESA erwarten Sie Verkaufsgebiete mit großer Kaufkraft, ein abwechslungsreicher Arbeitsplatz sowie qualifizierte Weiterbildungsmöglichkeiten. Sie verantworten den Verkauf von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen sowie die Beratung und den Vertrieb vielseitiger Service- und Dienstleistungspakete.

SIE HABEN eine erfolgreich abgeschlossene kaufmännische/technische Ausbildung oder bringen einschlägiges Know-how und Erfahrung im Vertrieb mit. Idealerweise haben Sie eine Zertifizierung als Automobilverkäufer. Der Besitz der Führerscheinklasse C1E wäre wünschenswert.

BERESA
LEIDENSCHAFT FÜR BEWEGUNG

Wir freuen uns über Ihre aussagekräftige Onlinebewerbung unter: www.beresa.de/karriere

trans aktuell MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG

BFS
Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

Schönheit vergeht, Laster besteht.
Rent a MAN

www.bfs.tv

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Norbert Blucke
+49(0)711 784 9894 • norbert.blucke@etm.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



Ein Pferd?
Echte Prinzen kommen
mit dem **LKW!**

...und überzeugen mit Edelstahl-
zubehör von HS-Schoch.

Lampenbügel, Bullfänger, Radzubehör
und Co. aus handpoliertem Edelstahl.

HS goes IAA
20.-27.09.18 in Hannover
Stand C26, Halle 26
Freigelände D89

HS Schoch Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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

Jumbo-Tech
TachWare V3
Driver Card Software

Einlesen
Archivieren
Sichern
Auswerten

Software & Auslesegeräte für die Daten
der Fahrerkarte und des Tachographen

JUMBO TECH

Tel.: (040) - 700 170 - 50
Fax: (040) - 700 170 - 10
verkauf@jumbo-tech.de
www.jumbo-tech.de

www.lkw-aluraeder.de

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

autorisierter
Großhandel

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

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

Suche oberirdische, doppelwan-
dige Stahltanks ab 2000 l, Erd-
tanks ab 20000 l, Brückenkran ab
3 t, Spur ab 12 m. 0171/6725689,
fritz_seitz@gmx.de H

www.transaktuell.de

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

LKW / Bus Weiterbildung Fs

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

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

2000+
**LKW FAHRER
JOBS** auf

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

www.lastauto-omnibus.de

**§ FAHRVERBOT
ABSTAND
PUNKTE
BÜRGELD**

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

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).

www.lastauto-omnibus.de

Ausbildungcenter für Verkehr und Sicherheit

**Fahrschule
B. Mülln**

1. EU - Berufskraftfahrer-
weiterbildung
2. beschleunigte Grund-
qualifikation
3. TQ 1 und 3
4. Firmenpakete -
Top Angebote
5. Fahrervermittlung

**LKW
AUSBILDUNG &
WEITERBILDUNG**

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

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
Speditionskauffeute 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.

IMMOBILIEN

Zu vermieten: 1-3 Büroräume und 6-8 LKW-Stellplätze im Gewerkepark Bockel direkt an der A1 Abfahrt 49 Bockel zwischen HB und HH. witte-zeven@web.de, Telefon 0171/4293009

www.lastauto-omnibus.de

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

VERSCHIEDENES

FLEXIBLE FLÄCHEN FÜR
LKW's / BUSSE / BAUGERÄTE
KRÄNE / BOOTE / CONTAINER
HALLEN-DESSAU
TROCKEN – SICHER – PREISWERT
+49(0)8801 9000 +49(0)171 616 1416

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

lastauto omnibus Nutzfahrzeugmagazine von 1983-9/2014 zu verkaufen, Preis VS, Abholung Raum 79. 0151-23583141

2000+
LKW-FAHRER
JOBS auf

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

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

NEUE
HOTLINE

00800
03627867
KOSTENLOSES HILFETELEFON

Doc Stop
www.docstop.eu

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.

**DER NEUE WEBSHOP FÜR DIE,
DIE ES BRINGEN.**

Truckliteratur, Lkw-Modelle,
Merchandising und mehr



Für Abonnenten
zum Sonderpreis!

eurotransport.de

VERANSTALTUNGEN

EUROPA TRUCK-TRIAL
europatrucktrial.org

25-26
AUGUST
2018
LIMBERG - MAISSAU

5. LAUF TRUCK-TRIAL EUROPAMEISTERSCHAFT

SA/SO 9.00 - 18.00 Uhr | Tickets ab 12,-/15,- € an der Tageskasse

IM STEINBRUCH HENGL
3721 LIMBERG
NIEDERÖSTERREICH

TSCHANN
baublatt
KIESEL

MIT DABEI:
• MOTORRAD-TRIAL
• OPEN FREE BEWERB
• MODELL-TRUCK-TRIAL

Expander Kfz-Service H.S. Schach bow

EUROPA TRUCK TRIAL 2018

AMERICAN TRUCK PROMOTION

US-TRUCK.COM
IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

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

American Truck Promotion • us-truck.com
Gewerbering 28 • 03099 Krieschow/Cottbus • Tel.: +49 35604 6499-64 • Fax: -65