



## Allein in die City

DPD fordert reservierte Parkflächen – DHL nur einen Dienstleister je Stadt

### Schlecker-Clan verurteilt

Anton Schlecker sowie seine Kinder Lars und Meike sind verurteilt. Sie hatten unter anderem zu hohe Stundensätze an die Logistik-Tochter LDG gezahlt, um Geld aus dem Mutterkonzern zu ziehen: [etm.de/schlecker](http://etm.de/schlecker)

Die Weihnachtszeit hat begonnen und der Internethandel boomt, noch mehr Staus durch Lieferverkehre sind in den Innenstädten vorprogrammiert. Zusteller DPD erwartet ein Rekordgeschäft mit 15 Prozent mehr Päckchen als im Vorjahr und fordert jetzt von den Städten reservierte Parkflächen, um die immer schwieriger werdende Situation in den Griff zu bekommen. Die Kommunen sollten „noch viel stärker als bisher an konstruktiven Lösungen mitwirken“, betont DPD.

Der durch E-Commerce bedingte Versand wird Prognosen zufolge weiter zunehmen, und auch Deutschlands größter Zusteller Deutsche Post DHL will die Paketflut in den Städten mit ihren negativen Folgen bewältigen. Aber anders.

Dabei spielt auch Konzernchef Frank Appel den Ball den Kommunen zu. Die Städte sollten einen Dienstleister über eine Ausschreibung exklusiv beauftragen, die Zustellung in der City zu übernehmen, regt er an. Denkbar sei ein festgesetzter Zeitraum von zehn Jahren. „Wir haben mit sehr vielen Städten darüber gesprochen“, sagte Appel dem Handelsblatt. Keine habe bisher den Mut dazu gehabt.

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), in dem DPD, GLS, Go, Hermes und UPS organisiert sind, reagierte empört. Marktbeherrscher DHL verspreche sich augenscheinlich Mengenwüchse aus einer solchen Entwicklung, „weil sein Unternehmen deutlich die stärkste lokale Präsenz in Deutschland hat“, sagt BIEK-Vorsitzender Florian Gerster. Gerade die KEP-Branche sei aufgrund der sehr fortgeschrittenen Prozessoptimierung kein geeignetes Feld für solche Konsolidierungsversuche.

### Weniger Fahrzeuge

„In der Gesamtbilanz würden weder Hintergrundverkehre und der zusätzliche Umschlag zu Umweltvorteilen führen, noch würde sich auf ein Stadtgebiet bezogen die Anzahl der Fahrzeuge verringern“, lautet die Argumentationslinie des BIEK. Die hohe Optimierung in der Branche sei ein Ergebnis des Wettbewerbs. „Sollte dieser Vorstoß einmal Realität werden, ist zudem mit hohen Qualitätseinbußen für die Paketempfänger zu rechnen“, sagt Gerster und warnte vor einem „Exklusivlogistiker“.

Klar ist: Wenn Aufträge gebündelt werden, wenn nicht drei Mal am Tag von unterschiedlichen Dienstleistern die gleiche Adresse angefahren wird, könnte sich die Situation entspannen. „Etablierte Lieferkonzepte entpuppen sich für die Innenstadtbereiche als zunehmend problematisch“, sagt Sven Altenburg, Verkehrsexperte beim Schweizer Beratungsunternehmen Prognos. „Liegt alles in einer Hand, lässt sich besser planen und bündeln und das hätte natürlich positive Effekte.“

Bislang haben jedenfalls Kooperationen von Zustellern nie richtig geklappt, das Projekt gemeinsamer Paketboxen hängt irgendwo fest, und diverse City-Logistik-Konzepte gab es schon seit den 80er Jahren. Bei der Umweltorganisation BUND bewertet man Appels Vorschlag deshalb als äußerst nachdenkenswert. „Eine Bündelung der Verkehre ist nötig um die heutige Zustell-Anarchie in den Städten zu beenden“, betont Verkehrsexperte Werner Reh. Reservierte Parkplätze seien nur zu rechtfertigen wenn Elektro-Fahrzeuge eingesetzt würden und Lärm und Schadstoffe in den Städten mindern.

Professor Gernot Liedtke, am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt Leiter der Abtei-

lung Wirtschaftsverkehr, hält von der Idee des DHL-Chefs dagegen gar nichts. „Dagegen sprechen sowohl juristische als auch Wettbewerbsgründe“, sagt er. So könne die Konzessionierung nur schwer überprüft werden. „Was ist, wenn jemand Pakete und Personen zusammen transportiert?“, fragt er. Ebenso sei offen, ob der nur Markt für Paketdienste oder aber auch für Expressdienste konzessioniert werden solle. Das lasse sich kaum trennen. Kaum realisierbar sei auch eine räumliche Abgrenzung. Die Stadt Hannover jedenfalls hat kürzlich das Projekt Urbane Logistik aufgelegt, das neue Konzepte für den städtischen Wirtschaftsverkehr zum Ziel hat und vom Bund mit zwei Millionen Euro gefördert wird. „Wir wollen Modellregion für den Lieferverkehr der Zukunft werden“, sagt Oberbürgermeister Stefan Schotok, der die Initiative gemeinsam mit Eckhard Scholz, dem Nutzfahrzeug-Vorstand von Volkswagen, ins Leben gerufen hat. Mit an Bord sind neben mehreren Hochschulen auch die Stadtwerke Hannover, die für den ebenfalls beteiligten Marktführer DHL eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge schaffen wollen.

Text: Regina Weinrich | Foto: DPD

**Strategie:** Gutes Personal ist limitierender Faktor. Reinert Logistics feilt daher am Recruiting.



Seite 3

**Sicherheit:** Europäisches Parlament fordert den Lkw-Abbiegeassistenten.

Seite 4

**Gefahr:** Laut Bundesverkehrsministerium sind sogenannte Polen-Sprinter mit Blick auf die Unfallstatistik unauffällig.

Seite 7

**Nachhaltigkeit:** Mit einem Companytrain spart die Spedition Bode 25 Tonnen CO<sub>2</sub> je Fahrt nach Schweden ein.



Seite 10

**Portal:** JobMatchMe bringt Arbeitgeber und Arbeitnehmer anhand von Algorithmen punktgenau zusammen.

Seite 12

**Vergleich:** Fünf Lkw treten mit Extras gespickt sowie als Sondermodelle gegeneinander an.



Seiten 22-24

## DSLVL UND SLV KRITISIEREN ABFERTIGUNGSPROBLEME AM FRANKFURTER FLUGHAFEN

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) sowie der Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz (SLV) beklagen fehlendes Personal und eine mangelhafte Verkehrssteuerung am Frankfurter Flughafen. Das sorgt für massive Verzögerungen und Probleme bei Im- und Export. Die Situation verschärft sich zudem durch die in den vergangenen Monaten stark angestiegenen Frachtmengen sowie Streiks bei einigen Cargo Handling Agenten. Die Verbände bemängeln, dass die Transportunternehmen nach Wartezeiten von bis zu zehn Stunden, die

### Wartezeiten von bis zu zehn Stunden

BEMÄNGELN DIE TRANSPORTEURE

für den Export bestimmten Luftfrachtsendungen wieder zurück in die Lager befördern. Inzwischen hätten die Luftfrachtspediteure Probleme, überhaupt noch Transportunternehmen zu finden, die den Frankfurter Flughafen anfahren.

Nach Krisengesprächen mit den Cargo Handling Agenten und der Flughafen-Betreiber-Gesellschaft Fraport berichten die Verbände von einer Zusage der Cargo Handling Agenten, mehr Personal einzustellen und die Verkehrssteuerung an den Be- und Entladerampen zu optimieren. Die Umsetzung der Zusagen werde allerdings einige Zeit beanspruchen. Die Lage am Flughafen könnte sich daher sogar zuspitzen, da die Gewerkschaft Verdi zur Durchsetzung der laufenden Tarifverhandlungen größere Cargo Handling Agenten am Flughafen bestreikt. fni



Foto: Raben Group

## Raben fährt Geschenke

Ewald Raben von der Raben Group hat in diesem Jahr die Schirmherrschaft des gemeinnützigen Weihnachtspäckchenkonvois des Round Tables und Ladies' Circle Deutschland. 25 Sattelschlepper bringen die Geschenke zu Kindern nach Rumänien, Bulgarien, in die Ukraine und nach Moldau.

# Ende der Gespräche

## Gescheiterte Sondierung – BWVL-Präsident Quick sieht verpasste Chance



### trans aktuell als Download

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

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) reagiert mit Bedauern auf das Scheitern der Sondierungsgespräche zwischen CDU, CSU, FDP und Grünen. „Ich werde das unguete Gefühl nicht los, dass wir eine Riesenchance verpasst haben“, erklärte BWVL-Präsident Jochen Quick bei der Mitgliederversammlung seines Verbands vergangene Woche in Berlin. Eine neue Bundesregierung – unabhängig davon, wie sie denn aussehe – müsse sich mit Priorität für die Verkehrsinfrastruktur und die Verstärkung des unter Minister Alexander Dobrindt (CSU) erfolgten Investitionshochlaufs einsetzen.

Dagegen bekräftigte der neu in den Bundestag eingezogene FDP-Politiker Alexander Graf Lambsdorff, dass eine Jamaika-Koalition unter nicht nur für seine Partei schlechten Vorzeichen gestanden hätte. „Wir hatten grundlegende Unterschiede bei den Inhalten, dass wir zu dem Schluss gekommen sind: Es ist besser, die Jamaika-Flagge nach vier Wochen wieder einzuzerlegen“, sagte Lambsdorff, der zuvor jahrelang die liberalen Interessen im EU-Parlament vertreten hatte.

### Themen sind wichtiger

Es gebe eine Verantwortung ein Land zu regieren. „Aber wir sind nicht bereit, alle unsere Themen bis zur Unkenntlichkeit schleifen zu lassen“, sagte er und sprang damit FDP-Chef Christian Lindner zur Seite, der für seinen Ausstieg aus den Gesprächen am Sonntagabend viel Kritik geerntet hatte.

Nicht nur die Atmosphäre der Gespräche sei kritisch gewesen, bilanzierte Graf Lambsdorff und führte als Beispiel an, dass zuletzt Grünen-Mann Jürgen Trittin Union und Liberale als Kriegstreiber tituliert habe. „Wenn das gegen-

seitige Grundvertrauen fehlt, ist das ein Problem.“ Erschwerend hinzu gekommen sei das Format der Verhandlungen mit teilweise mehr als 50 Beteiligten. „Erst als wir es auf Vierer- und Achtergruppen geändert hatten, konnten wir konstruktiv verhandeln“, sagte Graf Lambsdorff rückblickend.

Wirklich ausschlaggebend aber für den Ausstieg seiner Partei aus den Gesprächen seien die unüberbrückbaren inhaltlichen Differenzen gewesen. So habe man der FDP die Abschaffung des Soli als Minimalforderung im Steuerbereich nicht zugestehen wollen, was dann offenbar das Fass zum Überlaufen gebracht hat. Auch im Verkehrsgeschehen hätte sich die Branche mit ihren Forderungen nicht wiedergefunden. Statt den Investitionshochlauf für die Straße fortzuführen, sei eine gleiche Aufteilung der Mittel auf alle Verkehrsträger vorgesehen gewesen, berichtete Lambsdorff – und zwar losgelöst von der Nachfrage.

BWVL-Präsident Quick konnte sich allerdings auch nach den Ausführungen des Gastredners die Bemerkung nicht verkneifen,

dass ihm auch lediglich zehn Prozent FDP in einer neuen Regierung lieber gewesen wären als null Prozent Wirtschaftsverband. „Als Wirtschaftsvertreter und Unternehmer sieht man eben eher die Chancen.“

Chancen muss laut BWVL auch die mittelständische Unternehmerschaft aus Transport und Logistik in den nächsten Jahren haben. Das sieht Quick an zahlreiche Voraussetzungen geknüpft: Die Maut-Harmonisierung müsse fortgesetzt werden. 2017 sei sie so stark in Anspruch genommen worden wie noch nie. „Angesichts des steigenden Anteils ausländischer Unternehmen wird sie weiter nötig sein.“

Der Branche dürfen ferner nicht verschiedene hohe Mautsätze auf Bundesstraßen und Autobahnen zugemutet werden und sie müsse vor überzogenen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten geschützt werden. Quick bekräftigte, dass der BWVL zum Klimaschutz stehe. „Doch wir können nicht gleichzeitig Export- und Logistikweltmeister und oberster Klimaschützer sein.“

Text und Foto: Matthias Rathmann



BWVL-Präsident Jochen Quick reagierte mit Bedauern auf das Scheitern der Sondierung.

### KOMMENTAR

von Regina Weinrich



### Mehr Klicks – mehr Verkehr

„Konsum sofort“ hat seinen Preis, das machen sich viele Verbraucher offenbar nicht bewusst. Im Zweifelsfall werden der Einkaufsklick und die sofortige Lieferung mit verstopften Fahrbahnen und blockierten Bürgersteigen bezahlt. Die Zusteller agieren am Markt. Sie werden – allein schon um sich von der Konkurrenz abzuheben – immer neue Angebote nach dem Motto „schneller, höher, weiter“ kreieren, auch wenn die Infrastruktur das nicht hergibt.

Was dabei auf der Strecke bleibt, ist Lebensqualität. Angefangen von einem Verkehr, der tatsächlich fließt, bis hin zu einer Gestaltung des öffentlichen Stadtraums, die sich nicht nur an der Anlieferung von Konsumgütern orientiert. Hier muss die Politik auf kommunaler Ebene regulierend eingreifen. Aber auch Berlin und Brüssel sind gefragt. Wer dem E-Commerce unablässig Vorfahrt gewährt, wird immer mehr Verkehr provozieren.

Mehr zum Thema Internethandel Seite 1

### IMPRESSUM

**trans aktuell**  
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management  
**Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:**  
Matthias Rathmann (rat)  
**Redaktion:** Markus Bauer (mb), Franziska Nieß (fni), Ilona Jüngst (ilo), Knut Zimmer (kuz)  
**Ressortleitung Business Intelligence:** Carsten Nallinger (cn)  
**Weitere Mitarbeiter:** Jan Berggrath (jb), Thomas Rosenberger (tr), Michael Kern (mk), Julian Hoffmann (jho), Matthias Gaul (mg)  
**Grafik/Produktion:** Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

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

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

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

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



# Reinert hat nur noch Piloten

René Reinert und Stephan Opel zu den Strategien von Reinert Logistics in Zeiten des Fahrermangels



**trans aktuell:** Herr Reinert, Herr Opel, seit September gibt es eine Doppelspitze bei Reinert Logistics. Warum haben Sie sich dazu entschieden und wie haben Sie sich die Aufgaben aufgeteilt?

**Opel:** Das Wachstum des Unternehmens in der Vergangenheit war exorbitant, diese Größenordnung lässt sich von einer Person alleine nicht mehr führen. Wir sind die Aufgabenteilung im engen Schulterschluss angegangen. An strategischen Themen arbeiten wir beide, im operativen Bereich werden wir die Aufgaben aufteilen – Herr Reinert übernimmt etwa die Verantwortlichkeiten in Richtung Technik und IT, meine Aufgaben wenden sich in Richtung Vertrieb und Personal sowie kaufmännische Themen.

**Reinert:** Wir sind aber sozusagen noch in der Findungsphase.

**Was sind die nächsten gemeinsamen Aufgaben?**

**Opel:** Aktuell arbeiten wir daran, strategische Veränderungen im ganzen Unternehmen vorzunehmen – vom Fahrer bis zur Geschäftsführung. Dazu benötigen wir auf allen Ebenen sehr gutes Personal. Gleichzeitig beschäftigen wir uns mit Themen wie einer optimierten Transportplanung und einer weiteren Netzwerkerweiterung. Wir wollen flächendeckend so präsent sein, dass wir dem Kunden eine Top-Performance anbieten und gleichzeitig im Bereich der Kostenführerschaft ganz vorne arbeiten können – und das alles bei sehr hoher Transparenz.

**Reinert national?**

**Reinert:** Auf dem europäischen Markt haben die osteuropäischen Teilnehmer die Marktmacht. Wir sind der Ansicht, dass

der Rahmenbedingungen. Außerdem verfolgen wir das Ziel, das Berufsbild des Fahrers zu verbessern und es wieder attraktiver zu machen. Unsere Fahrer sind gut ausgebildet und haben ein umfangreiches Aufgabengebiet, das viel technisches Know-how voraussetzt. Deswegen gibt es seit 2016 bei Reinert nur noch Piloten.

**Opel:** Unsere Kunden befinden sich in ganz Deutschland, deshalb muss sich der klassische Fernverkehr ein Stück weit zu einem sogenannten Regionalkonzept verändern. Wir versuchen, unsere Fahrer in der Fläche beziehungsweise vor Ort zu platzieren – sei es beim Kunden oder in den jeweiligen Niederlassungen – und über diesen Weg die beschriebenen Regionalkonzepte zu implementieren. Damit ermöglichen wir unseren Fahrern eine verbindliche Planbarkeit, sowohl in Bezug

**großen Anteil seiner Fahrer aus Ostdeutschland und Osteuropa rekrutiert, die deutschlandweit im Einsatz waren. Arbeiten Sie so auch im Rahmen des Regionalkonzeptes?**

**Opel:** Das Verhältnis deutscher zu ausländischer Fahrer liegt bei uns bei 50:50 Prozent. Und jeder davon bevorzugt ein anderes Modell: Manche Fahrer wollen am Wochenende nach Hause, andere können zwei oder drei Wochen unterwegs sein. Daraus wird dann ein Fahrerstamm gebildet. Hier müssen wir enorm flexibel sein, weil, überspitzt gesagt, der deutsche Fahrer ausstirbt. Durch Schulungsprogramme, Sprachkurse und die Kommunikation über Tablets versuchen wir, diese Gewichtung aufzufangen.

**Reinert:** Unser Unternehmenssitz ist grenznah. Wir haben also schon immer mit Arbeitskräften aus dem Ausland gearbeitet – das ist doch auch die europäische Idee. Alleine aufgrund des Arbeitskräftemangels ist das gar nicht anders möglich. Allerdings ist auch unser Standpunkt, dass der Fahrer ein wichtiges Mitglied des Unternehmens ist, weshalb wir die Fahrer auch direkt bei uns beschäftigen – nur so haben wir als Unternehmen eine langfristige Perspektive.

**Wie sehen Sie das Verbot der Wochenruhezeit im Lkw?**

**Opel:** Das müssen wir natürlich darstellen, geht ja gar nicht anders – auch wenn wir sehen, dass es von vielen Marktbegleitern ignoriert wird, weil die Kontrollen nur sporadisch stattfinden. Wir haben etwa Pensionen oder auch Jugendherbergen, mit denen wir entsprechende Rahmenverträge abschließen. Wenn die Fahrer im Rahmen des Regionalkonzepts wochenweise vor Ort sind, kümmern wir uns natürlich um deren Unterbringung.

**Werden die Fahrer auch regional disponiert?**

**Opel:** Wir werden weiter eine zentrale Disposition in Schleife für die gesamte Fläche haben, aber disponieren auch in den Niederlassungen spezielle Verkehre. So können wir von Fall zu Fall entscheiden und uns vor allen Dingen auch den Kundenanforderungen deutlich besser stellen.

**Reinert:** Das Regionalkonzept ist zum einen eine Chance für die Mitarbeiter auf bessere Planbarkeit ihrer Arbeits- und Freizeit. Das Regionalkonzept ist aber auch vor dem Hintergrund der starken Schwankungen in vielen Branchen mit dem entsprechenden Volumen notwendig, wie der Baustoffindustrie oder in der Handelslogistik. Daher ist es sinnvoll, die Fahrzeuge auch vor Ort zu haben. Außerdem ist es kostengünstiger, weil die Fahrzeuge nicht aus anderen Regionen kommen und auf diese Weise unnötige Leerkilometer ziehen.

**Was bedeutet das für die Flottenplanung?**

**Reinert:** Für eine solche Vernetzung spielt eine einheitliche IT eine zentrale Rolle. Nur so kann eine Transportplanung gelingen, die auch mit Überhängen und den unterschiedlichen Warenströmen klarkommt. Dabei wollen wir verstärkt auch auf Modelle wie Begegnungsverkehr oder Fahrertausch setzen. Aber das Grundprinzip wird sein, den Fahrer vor Ort zu haben und die Fahrzeuge wenn möglich zweischichtig zu fahren. Dabei ist eine weitere Voraussetzung, dass der Fuhrpark eine gewisse Homogenität hat, um die verschiedensten Dinge miteinander zu verbinden.

**Ist allein diese Industrialisierung der Schlüssel zum Glück im Transportbereich?**

**Opel:** Die Zahl der Nischen, in denen man als Mittelständler bestehen kann, sterben aus, weil immer mehr Großkonzerne diese Nischen ebenfalls abzudecken versuchen. Gleichzeitig können Mittelständler mitunter nicht die entsprechende Sicherheit für die jeweiligen Volumina bieten, auch im Hinblick auf die Personalknappheit. Die Kunden wollen, dass der Dienstleister mit ihnen mitwachsen kann, auch hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten. Wir haben die dafür benötigte Größe am Markt.

**Reinert:** Die Industrialisierung ist der Weg – es dauert eben ein bisschen, bis man das erreicht. Daher versuchen wir, die operativen Themen in die digitale Richtung voranzutreiben, um unser eigenes Tempo zu erhöhen und den Aufwand zu reduzieren. Ein Beispiel dafür ist unsere App für die Palettenabwicklung oder unsere Schadens-App für die Abwicklung von Flottenschäden. Das hat die Hemmschwelle der Fahrer erhöht, Bagatellschäden in Kauf zu nehmen – weil die Informationen über einen Schaden durch die App ganz schnell bis zur Geschäftsleitung fließen. Aber auch die Schadenregulierung ist dadurch schneller geworden.

**Opel:** Alle Prozesse vom Papier in die digitale Form zu überführen, ist allerdings eine massive Herausforderung und bedeutet eine strukturelle Änderung für das gesamte Unternehmen – beispielsweise über die Faktura und die Finanzbuchhaltung bis zu den operativen Prozessen in der Disposition. Wir werden nur das machen, was für unsere Arbeit sinnvoll erscheint.

Text: Ilona Jüngst |  
Foto: Reinert Logistics

## DIE PERSONEN

- René Reinert ist Geschäftsführer der Firma Reinert Logistics, die er 1990 mit knapp 19 Jahren gegründet hat.
- Seit 2012 ist Reinert auch im Rennsport aktiv und fährt mit seinem Team Reinert Racing bei den Rennen der FIA European Truck Racing Championship mit.
- Stephan Opel ist seit September 2017 Geschäftsführer bei Reinert Logistics.
- Davor war Opel ein Jahr lang als selbstständiger Unternehmensberater tätig, nachdem er 2016 nach zwei Jahren seine Geschäftsführertätigkeit bei Gruber Logistics in Kreuztal aufgegeben hatte. Davor war er elf Jahre lang bei HDE Logistik in Bamberg tätig, zuletzt als Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsleitung.

## GUTES PERSONAL IST DER LIMITIERENDE FAKTOR

der deutsche Markt die größten Potenziale für uns bietet. Allerdings steigen auch die Anforderungen der Kunden, etwa bei den Lieferzeiten – Amazon macht es vor. Ich denke aber, dass wir eine gute Ausgangsbasis für Optimierungen und weiteres Wachstum haben. Der limitierende Faktor ist derzeit gutes Personal, da geht es uns nicht anders wie der gesamten Branche. Aber wir sind hier aktuell gut unterwegs.

**Welche Strategie verfolgen Sie dabei?**

**Reinert:** Wir haben ein eigenes Recruiting-Team in Deutschland, das bundesweit unterwegs ist, sowie ein Team in Polen, die für uns nach Kraftfahrern suchen. Und wir versuchen auch abseits der üblichen Wege, Mitarbeiter zu finden, etwa auch Frauen für den Fahrerberuf zu begeistern oder den Führerschein vorzufinanzieren. Am wichtigsten aber ist, die guten Mitarbeiter im Unternehmen zu halten. Hier arbeiten wir sehr stark an den Verbesserungen

auf seine Arbeitszeit als auch hinsichtlich ihrer „Hometime“.

**Werden die Fahrer dabei nach dem Gehaltsniveau vor Ort bezahlt? Das ist etwa in Bayern deutlich anders als in Sachsen.**

**Opel:** Ja, wobei die diversen Tarifstrukturen nicht mehr unbedingt maßgeblich sind – die Fahrer kommunizieren inzwischen ganz klar ihre Forderungen. Diesbezüglich muss man sich grundsätzlich auf die jeweiligen Marktgegebenheiten einstellen. Hinzu kommt, dass alle Fahrer feste Ansprechpartner haben, welche sich auch um persönliche Belange kümmern. Wir bilden etwa derzeit sogenannte Fahrer-Coaches aus, momentan an die 50, die als eine Art Tutoren für neue Fahrer fungieren.

**Reinert:** Eine attraktive Vergütung und ein gutes Bonussystem, mit der eine gute Leistung zusätzlich belohnt werden kann, ist das eine. Aber Geld ist nicht alles – wir müssen auch die Rahmenbedingungen ändern. Lange Standzeiten beim Be- oder Entladen an den Rampen oder das Fehlen von Toiletten beim Kunden gehen einfach nicht. Mit einem Leerfahranteil von fast 50 Prozent über die Branche hinweg wird außerdem viel der kostbaren Arbeitszeit unserer Fahrer verschwendet. Aber die Kunden haben das inzwischen auch bemerkt und sind dabei, das ändern zu wollen.

**In der Vergangenheit hat das Unternehmen Reinert einen**

## DAS UNTERNEHMEN

- Reinert Logistics hat seinen Sitz in Schleife in der Lausitz, der Verwaltungssitz ist seit Kurzem in Cottbus
- Das Unternehmen hat 1.300 Mitarbeiter, darunter mehr als 1.000 Kraftfahrer
- Der Fuhrpark umfasst 780 Einheiten an acht deutschen Standorten

# Appell für die Sicherheit

Europäisches Parlament fordert verpflichtenden Abbiegeassistenten für Lkw – BGL kritisiert Hersteller



Lkw sollten unbedingt durch verpflichtend vorgeschriebene Assistenzsysteme gesichert werden, fordern das Europäische Parlament (EP) und die Transportbranche einhellig. Die EU-Kommission müsse den Einbau automatischer Notbremsassistenten mit Fußgänger-, Radfahrer- und Motorradfahrererkennung insbesondere für Lkw vorschreiben, betonen die Parlamentarier. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) kritisiert, dass derzeit kein einziger Lkw-Hersteller Abbiegeassistenten anbietet, die im Gefahrenfall au-

nentherstellern „endlich konkrete Angebote zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer bei Abbiegeunfällen“. Es müsse beschleunigt praxistaugliche und zuverlässige Lösungen geben.

## Indirekte Opfer leiden

Zu den indirekten Opfern gehörten bei den Unfällen neben Angehörigen, Polizei und Rettungskräften auch die Lkw-Fahrer, die die Erinnerung an eine fatale Kollision häufig ein Leben lang nicht mehr loslasse. Die-

Notbremsassistenten, die Fußgänger oder Zweiradfahrer erkennen, hätten durch die autonome kräftige Bremsung und den verkürzten Bremsweg ein hohes Potenzial zur Vermeidung von Unfällen, betonen auch die Europaparlamentarier in ihrer Entschließung „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“. Da Lkw an 15 Prozent der Todesfälle im Straßenverkehr beteiligt seien, müssten außerdem schneller differenzierte ehrgeizige Normen für die Direktsicht von Fahrern und intelligente Geschwindigkeitsassistentensysteme verbindlich eingeführt werden.

Es wird erwartet, dass die EU-Kommission im ersten Quartal 2018 eine überarbeitete Fassung der Verordnung zur allgemeinen Fahrzeugsicherheit vorlegen wird. Vor diesem Hintergrund verlangen die Abgeordneten eine sicherere Gestaltung der Lkw-Vorderseite, damit die Fahrer eine bessere Sicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer haben: Die Erweiterung der Direktsicht des Fahrers bei Lkw und Bussen sowie die Beseitigung toter Winkel seien „entscheidend, um die Straßenverkehrssicherheit dieser Fahrzeuge zu verbessern“. Die Kommission wird aufgefordert, „ehrgeizige und differenzierte Normen für die Direktsicht und den Einsatz von Front-, Seiten- und Rückfahrkameras sowie von Sensoren und Abbiegeassistenten vorzuschreiben“.

Ein übersteuerbarer Spurhalteassistent, der nicht nur warnt, sondern auch angemessen eingreift, ohne dem Fahrer den direkten Eingriff zu verwehren, sollte ebenfalls obligatorisch werden. Zusätzlich will das EP, dass die Voraussetzungen für das Anbringen von Zündschlossperren geschaffen werden, die den Konsum von Alkohol registrieren, ebenfalls sollte es Systeme zur Erkennung von Ablenkung und Müdigkeit des Fahrers geben.

Die Einbauverpflichtung für das Rettungssystem E-Call sollte

ab 2019 auf Lkw und Busse ausgeweitet und das System für die Nachrüstung verfügbar gemacht werden. „Aufgrund der gemeinsamen Nutzung von technischen Komponenten wie Sensoren und Kameras durch verschiedene Fahrerassistenzsysteme und durch die erhöhten Stückzahlen, die verbaut werden müssen, ist nur mit einer minimalen Preiserhöhung des Gesamtfahrzeugs zu rechnen“, sagte EP-Berichterstatter Dieter-Lebrecht Koch (CDU). Fahrerassistenzsysteme sollten helfen, das Fehlverhalten von Fahrern zu kompensieren, und jeder sollte von ihnen profitieren können. Straßenverkehrssicherheit dürfe keine Frage des Geldbeutels sein, erklärte der Unions-Politiker.

## EU-Kommission am Zug

„Die EU-Kommission muss diese Forderungen nun aufgreifen und Anfang 2018 endlich einen Vorschlag für mehr Fahrzeugsicherheit vorlegen“, verlangt der EP-Abgeordnete Michael Cramer von den Grünen. Der verkehrspolitische Sprecher der Sozialdemokraten, Ismail Ertug, wiederum sagte: „Es wird höchste Zeit, dass die EU-Kommission bei der Verkehrssicherheit auf den neuesten Stand der Technik kommt.“ Es würden laufend neue Technologien entwickelt, aber die Behörde reagiere nur stark zeitverzögert.

Der BGL berichtet, dass einige seiner Mitglieder inzwischen zur Selbsthilfe greifen. Als Beispiel wird ein Unternehmen aus dem bayerischen Ingolstadt genannt, das mehrere Lkw zusätzlich zu einem Kamerasystem mit Ultraschallsensoren für den Nahbereich rechts des Fahrzeugs ausgerüstet hat. Sie sorgen jetzt dafür, dass akustisch Alarm geschlagen wird, wenn Gefahr droht.

Text: Regina Weinrich |  
Foto: Daimler

## KAMERASYSTEME SIND KEIN GLEICHWERTIGER ERSATZ

tomatisch bremsen. Auch wenn es darum geht, den Fahrer zumindest akustisch vor einer Gefahr beim Abbiegen zu warnen, sieht es düster aus, meint der BGL: „Nur ein einziger Lkw-Hersteller bietet ein solches, radargestütztes System für einen Teil seines Sortiments an. Alle anderen haben nichts dergleichen im Angebot.“

Kamerasysteme seien kein gleichwertiger Ersatz für automatische Abbiegeassistenten, erläutert der Verband. Schließlich müsse der Fahrer neben dem dazugehörigen Monitor gleichzeitig noch ein halbes Dutzend Rückspiegel, den Gegenverkehr, den Querverkehr und den Bereich vor seinem Fahrzeug im Blick haben, um dort Gefahrensituationen zu vermeiden.

„Automatisch warnende oder automatisch bremsende Systeme sind unverzichtbar“, unterstreicht der BGL und fordert von Verordnungsgeber, Lkw- und Kompo-

ses Risiko wollten immer mehr Transportunternehmen und Spediteure ihren Fahrern nicht mehr zumuten.

Der BGL engagiert sich bereits seit mehreren Jahren für die verbindliche Einführung von Abbiegeassistenten und initiierte beispielsweise den „Runden Tisch Abbiegeunfälle“ beim Bundesverkehrsministerium. Daraufhin bekam die Bundesanstalt für Straßenwesen den Forschungsauftrag „Abbiege-Assistenzsystem für Lkw – Grundlagen eines Testverfahrens“ und schloss ihn bereits 2015 ab.

Aus den Forderungen des Verbandes spricht inzwischen auch der Frust über mangelnde Fortschritte. Als Erfolg schreibt er sich allerdings die EU-weit verbindliche Einführung von Fahrzeugassistentensystemen für alle neuzugelassenen schweren Nutzfahrzeuge seit Ende 2015 auf die Fahnen.

25.500  
Menschen

STERBEN JÄHRLICH AUF  
EUROPAS STRASSEN



# GLEICHE LEISTUNG. GERINGERE EMISSIONEN.

Die neuen gasbetriebenen Lkw von Volvo Trucks bieten dieselbe Leistung, dasselbe Drehmoment und dieselben Fahreigenschaften wie dieselbetriebene Modelle von Volvo – und das bei geringeren Treibstoffkosten. Gleichzeitig liegt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der neuen Lkw um 20% unter dem eines Dieselfahrzeugs.\* Die Modelle Volvo FH LNG und Volvo FM LNG sind mit 420 PS (2.100 Nm) oder 460 PS (2.300 Nm) für den schweren Regional- und Fernverkehr erhältlich.

\*Dieser Wert bezieht sich auf die Emissionen während des Fahrzeugbetriebs („Tank to Wheel“).

[www.volvotrucks.de/lng](http://www.volvotrucks.de/lng)

## VOLVO TRUCKS LNG

Volvo Trucks. Driving Progress



# Wohin die Straße führt

DSLVL-Unternehmertag im Zeichen politischer Unbeständigkeit – CDU-Politiker Wolfgang Bosbach spricht Mut zu

Zu fünf Themenfeldern hat der Deutsche Spedition- und Logistikverband (DSLVL) unlängst Erwartungen an eine neue Bundesregierung formuliert: Infrastruktur, Digitales, Umwelt, Soziales und Sicherheit. Doch zu einer Diskussion der Forderungen mit den neuen politisch Verantwortlichen kam es bekanntlich bisher nicht. Die Sondierungsgespräche liefen während des DSLVL-Unternehmertags in Berlin noch auf Hochtouren, mittlerweile sind sie gescheitert.

„Es wäre verheerend, wenn bereits begonnene Projekte, wie die Bundesfernstraßengesellschaft, die Planungsbeschleunigung und der Masterplan Schienengüterverkehr in den momentanen politischen Wirrungen um neue Koalitionen versanden“, erklärte DSLVL-Präsident Mathias Krage im Nachgang zur Veranstaltung.

Der parlamentarische Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI), Norbert Barthle, eröffnete den Unternehmertag noch scherzhaft mit den Worten: „Hoffentlich steht eine Regierung vor der Fertigstellung des Berliner Flughafens.“ Im Nachhinein wirkt die Äußerung des CDU-Politikers unfreiwillig komisch – hoffentlich hat er keine hellseherischen Fähigkeiten bewiesen.

## Logistik sicherer machen

Neben der schwierigen Regierbildung äußerte sich Barthle auch zur aktuellen Situation der Logistik: „Die Wettbewerbsfähigkeit der Branche hängt davon ab, wie leistungsfähig die einzelnen Verkehrsträger sind.“ Darum gelte es, diese zu verknüpfen. Er begrüßte die zunehmende Vernetzung und Internationalisierung der Logistik. Umso wichtiger werde im selben Atemzug der Sicherheitsaspekt: „Cyber-Kriminalität und Ladungsdiebstahl fügen der Branche großen Schaden zu.“ Die Gründung der neuen DSLVL-Kommission LogistikSicherheit halte er daher für richtig und wichtig.

Während Barthle die aktuellen politischen Themen in den Blick nahm, warf der ehemalige Bundestagsabgeordnete Wolfgang Bosbach (CDU) einen Blick zu-



rück und stellte fest: „Uns Deutschen geht es gesellschaftlich und politisch gut.“ In den vergangenen 68 Jahren nach Ende des zweiten Weltkriegs herrschte laut Bosbach nur sechs Jahre lang Rezession. Den Deutschen falle das nur nicht auf, denn „unsere Kernkompetenz ist nicht die Fröhlichkeit“. Von dem gebürtigen Rheinländer, der als Gastredner geladen war, kann man das allerdings nicht behaupten. In Zeiten des „politischen Durcheinanders“ rief er die Deutschen zu Patriotismus und Feiertage auf. Während die nationalen Feiertage in den USA und in Frankreich laut dem 65-Jährigen gebührend zelebriert werden, falle das den Deutschen am Tag der Wiedervereinigung nicht ein.

Zum Thema Zukunft fand er allerdings mahnende Worte: „Bei den neuen Technologien haben wir Deutschen den Anschluss verpasst.“ Dabei spielte er auch auf die Digitalisierung an.

Die digitale Transformation hat der DSLVL im Blick und will daher laut Mathias Krage bei diesem Thema „Impulsgeber bleiben“. Im Vordergrund stehen daneben

auch der Fachkräftemangel und der Diesel-Skandal. Die demografische Entwicklung begünstigt laut Krage den Negativtrend des Fachkräftemangels, vor allem den bei Fahrern. „Die saisonale Spitze im Weihnachtsgeschäft macht das nochmals deutlich.“ Zum besseren Ansehen der Branche trage der Diesel-Skandal natürlich nicht bei. Das negative Image des Diesel-Pkw habe sich auf den Lkw übertragen.

## Diskussion übers Klima

Mangelnde Alternativen zum Diesel beklagte Krage auch in der Diskussionsrunde mit der verkehrspolitischen Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, Kirsten Lühmann, dem verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktion der Grünen, Stephan Kühn, dem Mitglied im Bundestagsverkehrsausschuss, Michael Donth (CDU), sowie DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster, der das Gespräch moderierte. „Der breiten Öffentlichkeit ist der Un-

terschied zwischen Euro 6 bei Pkw und Lkw nicht bekannt“, erklärte Michael Donth.

Dass sich in Sachen Klimaschutz etwas tun müsse – darin waren sich die Beteiligten der Gesprächsrunde einig. „Was das Klimaziel 2050 betrifft, müssen alle an einem Strang ziehen“, sagte Kühn. In der Logistikbranche sieht DSLVL-Präsident Krage durchaus Potenzial für Elektromobilität, aber es hapere noch an der durchschlagenden Technologie. „Der Elektromotor ist nicht die Lösung für alles“, erklärte Kirsten Lühmann.

Der Klimaschutz war auch zum ersten Mal Bestandteil der Prüfung, die die Kandidaten für den Nachwuchspreis Spedition und Logistik absolvieren mussten. Der DSLVL vergibt den Preis jährlich. Die jungen Leute sollten einen Transport so CO<sub>2</sub>-neutral wie möglich gestalten. Als Sieger ging Carl Petersen von A. Hartrod Deutschland hervor, gefolgt von Thomas Nübel (Bolloré Logistics Germany) und Emma Josephine Falldorf (MIRU & HJS Internationale Speditionsgesellschaft, SAP Deutschland).

Einen weiteren Höhepunkt des Unternehmertags lieferten die Schwaben: Karlhubert Dischinger, Präsident des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL), übergab die Initiative Logistics for Europe an den DSLVL. Mittlerweile zählt das Projekt, dessen Medienpartner der ETM Verlag ist, 105 Mitgliedsunternehmen. Sie bekennen sich damit zu einem offenen und grenzenlosen Europa – die Teilnahme ist kostenlos. Der positive Blick des Unternehmertags ging also Richtung Europa. Wie es in der Bundespolitik weitergeht, bleibt abzuwarten.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Nieß, Fotolia/lasedesignen

VSL-Präsident Dischinger (rechts) übergab die Initiative Logistics for Europe an DSLVL-Präsident Krage.



105  
Unternehmen

MACHEN DERZEIT BEIM  
PROJEKT LOGISTICS  
FOR EUROPE MIT

# Engpässe bei der Versorgung befürchtet

DSLVL weist auf Fachkräftemangel bei den Lkw-Fahrern hin – höhere Preise erwartet

45.000  
Fahrer

FEHLEN BRANCHEN-  
ÜBERGREIFEND IN  
DEUTSCHLAND

Deutschlands Speditionen müssen sich mehr denn je in einem teilweise hart umkämpften europäischen Transportmarkt behaupten. Das machte der Deutsche Spedition- und Logistikverband (DSLVL) auf seinem zweitägigen Unternehmertag in Berlin nachdrücklich deutlich. DSLVL-Präsident Mathias Krage bilanzierte, dass die Logistik „ein besonderes Wachstumssegment“ sei. So verzeichneten insbesondere die Kontraktlogistiker als Prozessgestalter für Industriekunden ein hohes Auslastungsvolumen. Das wirke sich positiv auf die Beschäftigtenzahlen aus. „Und der Bedarf nach zusätzlichen Beschäftigten wächst kontinuierlich“, sagte Krage.

Allerdings verwies er auch auf den „zunehmenden Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern“. Dies beeinflusse die zukünftigen Personal- und Transportkosten und damit auch die Frachtpreise. Nach seinen Worten fehlen bran-

chenübergreifend etwa 45.000 Fahrer. „Da greifen wir schon ins Leere und kannalisieren uns“, schilderte er die Situation. „In einigen Regionen Deutschlands bleiben deshalb Fahrzeuge stehen.“ Daher sei der Anspruch auf universell verfügbare Waren bedroht.

Er prognostiziert bereits im kommenden Jahr Versorgungsengpässe, weil kein qualifiziertes Personal verfügbar sei. So führe das konjunkturbedingte Mengenwachstum in sämtlichen Teilmärkten die Speditionen an Kapazitätsgrenzen – mit Auswirkungen auf das Kosten- und Preisniveau.

Qualifizierte Mitarbeiter seien in der gesamten Branche eine entscheidende Größe. Das bezieht sich nicht nur auf die Kraftfahrer. Denn die Logistik benötige „international ausgebildete Hochschulabsolventen zahlreicher Disziplinen ebenso wie die im dualen System kaufmännisch Ausgebildeten“, bekräftigte Krage. „Uns fehlen auch die Disponenten, die

die Prozesse zwischen Kundenwunsch und Realität koordinieren können“, verdeutlichte er. Wegen dieses Fachkräftemangels und des hohen Wettbewerbsdrucks forderte er neue Lösungsansätze.

## Externe Dienstleister

Seiner Meinung nach kann die beschleunigte Migrantenintegration jedoch nur begrenzt dazu beitragen. Denn der Bedarf an qualifizierten Kräften übersteige deutlich das Angebot. Daher seien deutsche Logistikunternehmen zunehmend auf externe Dienstleister angewiesen. „Ohne die ausländischen Flotten liefere gar nichts mehr“, resümierte der DSLVL-Präsident.

Krage beklagte zudem den europäischen Mindestlohn-Flickenteppich. Dieser behindere die Logistik, „wenn für jede nationale Teilstrecke internationaler Trans-

porte unterschiedliche Lohnbestimmungen gelten und deren Einhaltung aufwendig zu dokumentieren ist“. Dies wirke dem Ziel des gemeinsamen Binnenmarktes entgegen. Deshalb appellierte er an die künftige Bundesregierung, für rechtliche Rahmenbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr zu sorgen und zu einer langfristig verbindlichen Ausgestaltung des EU-Arbeitnehmerentwerts beizutragen.

Krage betonte, dass die DSLVL-Unternehmen zu ihrer Umweltschutzverantwortung stünden. Deshalb forderte er die Fahrzeugindustrie und die Politik auf, „wirtschaftliche Alternativen zum Dieselfahrzeug marktreif zu machen, bevor gerichtliche Entscheidungen die Versorgungsadern der Kommunen kategorisch abklemmen“. Jedoch verdeutlichte er, dass es für Systemverkehre derzeit zu wenige Transportalternativen gebe. „Und auch die Bahn bietet für dieses Segment keine Lösun-

gen“, berichtete Krage. Trotzdem unterstütze der DSLVL das Ziel, das prognostizierte Verkehrsmengenwachstum verstärkt auf alternative Verkehrsträger zu lenken.

Die politischen Vorschläge für eine künstliche Verteuerung des Lkw-Verkehrs seien daher markt- und ordnungspolitisch ebenso fragwürdig wie die pauschale Forderung nach einer Halbierung der Trassenpreise des Schienenverkehrs, argumentierte der DSLVL-Präsident. Gleichzeitig betonte er, dass sich der Verband zur Nutzerfinanzierung bekenne, „sofern die Gebühren dort reinvestiert werden, wo sie erhoben wurden“.

Text: Herbert Schadewald

# Keine besondere Gefahr?

Planen-Sprinter auf dem Vormarsch – Bundesverkehrsministerium sieht keinen Handlungsbedarf

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) sieht offenbar keinen Bedarf, Transporter unter 3,5 Tonnen stärker zu regulieren. In der Transport- und Logistikbranche sind diese Kleinlaster aus Osteuropa zurzeit Gegenstand zahlreicher Diskussionen. Einige Branchenvertreter werfen den Betreibern dieser Fahrzeuge Preis- und Sozialdumping vor und warnen vor einer steigenden Unfallgefahr. Auch Kontrollbeamte äußern hinter vorgehaltener Hand diese Sorge.

„Kenntnisse über eine besondere Unfallhäufung dieses speziellen Fahrzeugtyps liegen uns nicht vor“, erklärt dagegen das BMVI gegenüber trans aktuell. Sie dem Sonntags- oder Feiertagsverbot zu unterwerfen, hält das Ministerium ebenfalls nicht für erforderlich. Das Verbot gelte ab 7,5 Tonnen, um unter anderem Behinderungen des Sonntags- und Freizeitverkehrs durch besonders große und schwere und damit langsame Fahrzeuge zu vermeiden. „Diese Gefahr besteht bei Kleintransportern unter 3,5 Tonnen nicht.“

Wenn es sich laut BMVI auch nicht in den Gesamtzahlen widerspiegelt, so sind diese Fahrzeuge in letzter Zeit doch verstärkt in schwere Unfälle verwickelt, wie eine Unfallserie von Ende September zeigt. Trauriger Höhepunkt war ein Unfall am Autobahndreieck Rüsselsheim auf der A67. Ein 34-jähriger Pole fuhr seinen Lieferwagen mit hoher Geschwindigkeit auf die Gegenfahrbahn und kollidierte mit zwei Pkw. Drei Menschen aus den Niederlanden starben, die vier Insassen des zweiten Autos aus Nauheim wurden verletzt. Der Unfallfahrer ist schwer verletzt. In seinem Fahrzeug entdeckte die Polizei Bierdosen. Wie eine Blutprobe ergab, war er mit 3,09 Promille unterwegs.

## „Menschliche Käfige“

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) zeigte sich bei seiner Jahrestagung in Köln zuletzt enttäuscht darüber, dass der Bundesrat es abgelehnt hatte, diese Fahrzeuge schärferen Regeln zu unterwerfen. „Uns liegt an einer Erhöhung der Verkehrssicherheit“, betonte BGL-Präsident Adalbert Wandt. Der Verband beobachtet „in der Sprinterklasse mit osteuropäischen Kennzeichen eine ständige Überladung“, sagte er bei einer Podiumsdiskussion. „Sie fahren auch mit vier oder fünf Tonnen spazieren“, erklärte Wandt und kritisierte: „Diese Fahrzeuge haben nicht mal eine vernünftige Ladungssicherung.“ Spediteur Siegfried Serrahn aus Osnabrück kritisierte die Bedingungen, unter denen die Fahrer durch Europa geschickt würden. „Das unmenschliche Leben der Fahrer sollte einem zu denken geben. Diese Fahrzeuge sind menschliche Käfige.“

Doch so hitzig auch die Debatte über Fluch und Segen dieser Planen-Sprinter verlaufen mag, so sehr ist sie für viele auch von einer Doppelmoral geprägt. „Ich



verfolge Ihre Artikel zu diesem Thema und muss feststellen, dass die von Ihnen genannten Kritiker uns ständig buchen“, sagt ein Unternehmer, der diese Fahrzeuge einsetzt und anonym bleiben möchte, gegenüber der Redaktion trans aktuell.

Was die Frachten angeht, könne man keineswegs von Preisdumping sprechen. „Die polnischen Unternehmen fahren Transporte nicht unter 0,80 Euro Oneway“, schildert der Unternehmer und weist darauf hin, dass die Branche bereits von die-

ser Fahrzeuggattung abhängig geworden sei und sich die Preise dadurch stark erhöht hätten. Die Kleinlaster würden nicht nur für Vor- und Nachläufe in Sammelgutverkehren, sondern auch für Überhangfahrten in den Hauptläufen eingesetzt.

Die Unfallgefahr sieht auch der Spediteur mit Sorge – weist jedoch darauf hin, dass sich schwere und leichte Lkw im Unfallgeschehen wahrscheinlich nichts nehmen.

Text und Fotos: Matthias Rathmann



„Wir beobachten eine ständige Überladung“

BGL-PRÄSIDENT  
ADALBERT WANDT ÜBER  
DIE OSTEuropÄISCHEN  
KLEINLASTER

www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

## Der neue Crafter mit ServicePlus: Rund um die Uhr bestens versorgt.

Jetzt neu:  
Umweltprämie<sup>1</sup>  
sichern.

- Spezialisiertes Servicepersonal
- Passende Ersatzmobilität
- Reparatur von Auf- und Umbauten
- Hol & Bring Service
- 24h 24-Stunden-Vor-Ort-Service
- Mobile Werkstatt
- Längere Öffnungszeiten
- Schnelle und planbare Reparaturen

MIT ATTRAKTIVER  
**INZAHLUNG-  
NAHMEPRÄMIE<sup>2</sup>.**

**Unser Plus an Service. Für Ihre Mobilität.**

Über 200 ServicePlus Partner in Deutschland bieten Ihnen Serviceleistungen, die speziell auf Ihren Bedarf zugeschnitten sind: kundengerechte und flexible Öffnungszeiten, geschultes Fachpersonal, passende Ersatzmobilität und 24-Stunden-Pannenhilfe.

ServicePlus Partner in Ihrer Nähe finden Sie jetzt auf [www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/serviceplus](http://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/serviceplus)

**Nutzfahrzeuge**

<sup>1</sup> Im Aktionszeitraum vom 13.09.2017 bis 31.12.2017 erhalten Sie beim Erwerb (Kauf, Leasing, Finanzierung) eines ausgewählten Fahrzeugmodells der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge und nachgewiesener Verwertung Ihres Diesel-Altfahrzeugs aller Marken mit Lkw-Zulassung bis 7,49 t zGG oder Pkw- oder Sonder-Kraftfahrzeug-Zulassung (Abgasstandard EURO 1 - EURO 4) eine modellabhängige Umweltprämie. Das Angebot gilt für gewerbliche Einzelabnehmer. Das zu verschrottende Altfahrzeug muss zum Zeitpunkt der Neufahrzeugbestellung mindestens 6 Monate auf Sie zugelassen sein, und bis spätestens einen Kalendermonat nach Zulassung des Neufahrzeugs durch einen zertifizierten Verwerter verschrottet werden. <sup>2</sup> Inzahlungnahmeprämie für Ihr altes Fahrzeug bei Erwerb (Kauf, Leasing, Finanzierung) eines neuen Crafter. Die Aktion gilt für folgende Gebrauchtwagen: alle Volkswagen Nutzfahrzeuge, Volkswagen Pkw, alle Fremdfabrikate mit Lkw oder Pkw-Zulassung; ausgenommen sind die weiteren Konzernmarken der Volkswagen AG. Nähere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

# Zurück in die Zukunft

DHL Innovation Center in Troisdorf gewährt Besuchern Einblicke in die Logistik von 2050

Was von außen wie ein ganz normales Logistik-Center wirkt, offenbart im Inneren eine Zeitreise in die Zukunft bis ins Jahr 2050. Möglich macht das das DHL Trend Research Team um Leiter Dr. Markus Kückelhaus, das im DHL Innovation Center in Troisdorf/Spich bei Bonn seine Büroräume hat und im Erdgeschoss Besuchern die neuesten Trends und innovative Lösungen der Logistik präsentiert.

Entsprechend gliedert sich das Erdgeschoss in drei Bereiche: Die sogenannte Solution Box, aufgeteilt in gelbe Würfel, zeigt DHL-Lösungen, die es heute schon gibt. Die ebenfalls begehbaren, symmetrischen Trend Cubes beherbergen die Trends der nächsten fünf bis zehn Jahre. In der abgedunkelten Vision Suite laufen Filmsequenzen über das Jahr 2050.

In der Mitte der Halle: Das Centerpiece, das ein jährlich wechselndes Fokusthema repräsentiert. Derzeit handelt es sich dabei um das Thema kollaborativer Roboter mit dem Ausstellungsstück Mr. Baxter. Er stammt von der Firma Rethink Robotics aus Boston, Massachusetts. „DHL entwickelt die Lösungen zumeist nicht selbst, wir adaptieren schon bestehende für unsere Zwecke“, erklärt Markus Kückelhaus. Daher kooperiert das Unternehmen oft mit Start-ups.

Der Roboter trägt den Beinamen kollaborativ, weil er für die Zusammenarbeit mit Menschen ausgelegt ist. Er besitzt Arme und „bemerkt“, ob sich ihm jemand nähert. „Außerdem lernt er schnell

neue Dinge“, erklärt Kückelhaus. Daher sei er zum Beispiel besonders fürs Co-Packing geeignet.

Ob Roboter im Jahr 2050 eine große Rolle spielen? Die Vision Suite liefert auf diese Frage keine eindeutige Antwort. Vielmehr zeigt der Film, den die Besucher in dem abgedunkelten Raum sehen, drei mögliche Szenarien zur Zukunft des Transports. Sie entstammen der im Jahr 2012 vorgestellten DHL-Studie „Delivering Tomorrow: Logistik 2050“. Die erste Vision behandelt die Dematerialisierung, die zweite die Regionalisierung. Weite Wege fallen dabei meist weg, da die Produktion mithilfe von 3D-Druckern in unmittelbarer Nähe zum Einsatzort stattfindet. Die dritte Filmsequenz bringt neue Transportwege wie die Befahrung der knapp 6.000 Kilometer langen Nordwest-Passage ein, die den Atlantik mit dem Pazifik verbindet.

Greifbarer sind die Lösungen, die die Trend Cubes präsentieren. Sie könnten in den nächsten fünf bis zehn Jahren real werden. Dort finden sich die Ergebnisse des DHL Trend Radars wieder, den das Team um Kückelhaus alle zwei Jahre aufsetzt. Im Frühjahr 2018 steht der nächste an. Auf den Trend Radar folgt der Trend Report mit Anwendungsfällen. Möglich seien dabei auch Lösungen, die bereits in anderen Branchen zum Einsatz kommen und nun auf ihre Tauglichkeit in der Logistik hin geprüft werden. Anschließend testet DHL die Technologien und stellt sie im Innovation Center aus.

Dieser Prozess dauert laut Kückelhaus sechs bis 18 Monate. Als Beispiele nennt der Forscher Datenbrillen, die DHL gemeinsam mit dem Start-up Ubimax aus Bremen für den Einsatz in der Logistik adaptiert, oder eine automatisierte Sensoren-Technologie, die



das Volumen der Güter entlang der gesamten Wertschöpfungskette misst.

Zurück in der Gegenwart erfahren die Besucher in der sogenannten Solution Box, was DHL heute schon umsetzt: etwa das Risk-Management-Tool Resilience

360. Die digitale Plattform informiert nahezu in Echtzeit über weltweite Störfälle und Gefahren für die globale Lieferkette. Kückelhaus berichtet von einer weltweit breiten Kundenbasis, die das Tool bereits nutzt. Nicht nur aus der Logistik, sondern

## DAS DHL INNOVATION CENTER

- Standort: Troisdorf/Spich bei Bonn
- 2007 eröffnet, 2015 modernisiert
- Rund 20 Mitarbeiter (inklusive DHL Trend Research Team), rund 8.000 Besucher im Jahr
- Angebote: geführte Touren, Workshops, Kunden-Events
- Weitere Innovation Center in Singapur (seit 2015) und in den USA (Eröffnung für 2019 geplant)

## Sicherer Umgang mit Gabelstaplern



Die Arbeitsbereiche von Gabelstaplerfahrern und Fußgängern lassen sich im Lager oder bei der Disposition von Waren selten gänzlich voneinander trennen. Ähnlich wie im Straßenverkehr müssen alle Beteiligten umsichtig sein. Das Gefahrenpotenzial ist hoch: Zeitdruck, leise Elektromotoren, nicht gut einsehbare Bereiche wie Regale und tote Winkel beim Rückwärtsfahren bilden die häufigsten Risikofaktoren.

Kommt es zu Arbeitsunfällen, sind sehr häufig unbeteiligte Personen betroffen. Als Ursache dafür nennt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) neben einer mangelhaften betrieblichen Organisation zumeist falsches Verhalten der Fahrer. Die Folgen sind mitunter schwerwiegend. Nach DGUV Grundsatz 308-001 benötigt daher jeder, der gelegentlich oder regelmäßig mit einem Flurförderzeug arbeitet, einen Gabelstapler-Führerschein und die jährlichen Unterweisungen.

Die DEKRA Akademie bietet Kurse unterschiedlicher Länge an, die sich nach dem Erfahrungsstand der Teilnehmer richten.

**Theoretische Ausbildung:**  
• Unfallgeschehen

- Aufbau und Funktion von Flurförderzeugen und Anbaugeräten
- Antriebsarten
- Standsicherheit
- Betrieb allgemein
- Regelmäßige Prüfungen
- Umgang mit Lasten
- Sondereinsätze
- Verkehrsregeln/Verkehrswege

**Praktische Ausbildung:**  
• Einweisung am Fahrzeug  
• Fahrübungen nach DGUV Grundsatz 308-001

Gut ausgebildete Staplerfahrer verursachen nachweislich weniger Unfälle und tragen zu geringeren Personalausfällen bei. Damit das Wissen aktuell und die nötige Sensibilität im Berufsalltag erhalten bleibt, ist die jährliche Unterweisung für Staplerfahrer, wie sie die DEKRA Akademie als Zeit sparendes computergestütztes Training anbietet, unerlässlich.

**Weitere Informationen:**  
DEKRA Akademie GmbH  
Handwerkstraße 15  
70565 Stuttgart  
Tel: 0711.7861-3939  
www.dekra-akademie.de  
service.akademie@dekra.com

# Fahrer-Nahe

Kooperation Elvis will einen Leitfaden für Mitarbeiter

So geht es nicht mehr weiter, denken sich viele hinsichtlich des Fahrer mangels. Die deutschen Transportunternehmen können zum Teil Aufträge nicht annehmen, weil das Fahrpersonal dazu fehlt, Fahrer werden direkt auf den Parkplätzen massiv für einen Arbeitgeberwechsel abgeworben. Etwas dagegen tun will Jochen Eschborn, Vorstand der Ladungskoope-ration Elvis und Geschäftsführer der Maintrans Gruppe. Er will jetzt

wissenschaftlich untersuchen lassen, was der beste Weg zur Fahrerrekutierung ist und wie sich Berufskraftfahrer besser an das Unternehmen binden lassen. Ziel ist, am Ende einen Leitfaden für die Elvis-Mitglieder zu erstellen, der verschiedene Möglichkeiten, deren psychologische Effekte, Kosten sowie Vor- und Nachteile aufzeigt – ein Nachschlagewerk für die Personalabteilung.

Wie Eschborn gegenüber trans aktuell sagt, haben die Branchen-

unternehmen in Bezug auf die Fahrer oft aufgrund von Fehleinschätzungen agiert. „Auch wir bei Maintrans haben in der Vergangenheit den Fehler gemacht, den Fahrer etwa mit zu viel Technik und Telematik zu umgeben“, sagt Eschborn. Es sei ein Trugschluss zu glauben, dass ein technisierter Arbeitsplatz den Fahrer erhöhe.

„Der Fahrer will Einfluss auf den Prozess haben und sich einbringen. Wenn die Telematik alles regelt und nicht mal der Disponent mit dem Fahrer redet, frustriert das.“ Und wer frustriert ist, sucht sich einen neuen Arbeitgeber. Maintrans habe deswegen die komplette Telematik auf den Prüfstand gestellt und die Kommunikation über die Systeme deutlich reduziert (welche Maßnahmen die Gruppe weiter plant, lesen Sie auf Seite 11).

Statt einfach neuen Trends zu folgen, soll die wissenschaftliche Untersuchung den Unternehmen zeigen, was sich die Berufskraftfahrer von ihrem Job erwünschen und welche Maßnahmen Unternehmen der Branche bereits erfolgreich einsetzen und wie sie zu bewerten sind.

Die Befragung wird Professor Rudolf Large vom Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Logistik- und Beschaffungsmanagement an der Universität Stuttgart durchgeführt, der sich

## FAHRERGESUNDHEIT IM BLICK

- Wer Prävention betreibt, hat weniger Unfälle in der Flotte und einen höheren finanziellen Spielraum. Prävention bedeutet aber für Transportunternehmen auch, sich um die Gesundheit ihrer Fahrer zu kümmern.
- trans aktuell veranstaltet daher am 13. Dezember bei der Rüdinger Spedition in Krautheim ein Symposium „Safety First: Prävention in der Praxis“.
- Elvis-Vorstand Jochen Eschborn sowie Christine Platt, Division Manager Purchasing bei Elvis, werden darüber berichten, wie die Kooperation den Umgang mit den Fahrern verändert, um 17.000 Lkw in Bewegung zu halten.
- Weitere Themen sind das Riskmanagement in der Praxis, neue Schulungskonzepte und neue Strategien zur Förderung der Fahrgesundheit.

# kunft

morgen – 3D-Druck führt zu Regionalisierung



In der Mitte wird das jährlich wechselnde Fokusthema präsentiert, links befinden sich die Trend Cubes, rechts die Solution Box. Im Hintergrund: der Eingang zur Vision Suite.

auch internationale Organisationen wie SOS-Kinderdorf sind darunter. Unweit des Bildschirms, der die Funktionsweise des Risk-Management-Tools abbildet, befindet sich ein Briefkasten. Ein Briefkasten für die digitale Zukunft? Dabei handelt es sich

um einen Paketkasten, in den die Zusteller Sendungen legen oder Retouren und vorfrankierte Pakete mitnehmen. Somit ist die Zustellung garantiert – und die Zukunft schon da.

Text: Franziska Nieß | Foto: DHL

# achs Schlagewerk

glieder erstellen, der auf einer wissenschaftlichen Umfrage basiert



bereits seit Längerem mit dem Thema Fahrermangel und Fahrerfluktuation beschäftigt. Ein Arbeitskreis aus Elvis-Mitgliedern und einem externen Berater vervollständigt das Projekt, für das laut Eschborn 36 Monate Laufzeit angesetzt sind.

Bis Sommer sollen erste Ergebnisse vorliegen, schließlich

drängt die Zeit. Der Arbeitskreis wird dafür sorgen, dass es immer wieder Ergänzungen und Aktualisierungen zu dem Leitfadent gibt. Denn so wie sich die Welt des Fahrers verändert, ändern sich auch die Anforderungen – des Fahrers und der Unternehmen.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Elvis

# „Transport wird es immer geben“

Dr. Markus Kückelhaus leitet die Trendforschung bei DHL und rechnet mit mehr digitalen Marktplätzen

**trans aktuell: Herr Kückelhaus, was genau verbirgt sich hinter Ihrer Berufsbezeichnung, Leiter Innovation & Trend Research?**

**Kückelhaus:** Mein Aufgabengebiet besteht aus zwei Säulen: Ich verantworte die Aktivitäten im Innovation Center Troisdorf, von Kundenführungen bis hin zu besonderen Events. Die zweite Säule bildet die Erforschung von Trends, die wir bis zur Pilotphase bringen.

**Was sind Ihrer Ansicht nach die Haupttrends der Zukunft?**

Zum einen digitale Marktplätze wie unser Start-up Saloodo, aber auch der Komplex Automatisierung und Robotik wird die Branche verändern. Uns muss aber bewusst sein, wo die Vorteile und Einschränkungen der jeweiligen Trends liegen. Das bemerken Sie allerdings erst, wenn Sie es selbst ausprobieren – was im Innovation Center der Fall ist.

**Wie tiefgreifend werden die Veränderungen in der Logistik sein, die sich durch die Digitalisierung ergeben?**

Was passiert, wenn die Digitalisierung das Kerngeschäft verändert, hat die Deutsche Post schon erlebt. Etwas rein Analoges wie der Brief wurde digital. In der Logistik passiert das in dieser Form nicht. Selbst für 3D-Drucker benötigt man immer noch Material – und das muss transportiert

werden. Transport wird es immer geben und somit auch Logistik. Die Digitalisierung ist keine Gefahr, sondern eine Chance.

**Wie bewerten Sie die Start-ups mit ihren meist digitalen Angeboten?**

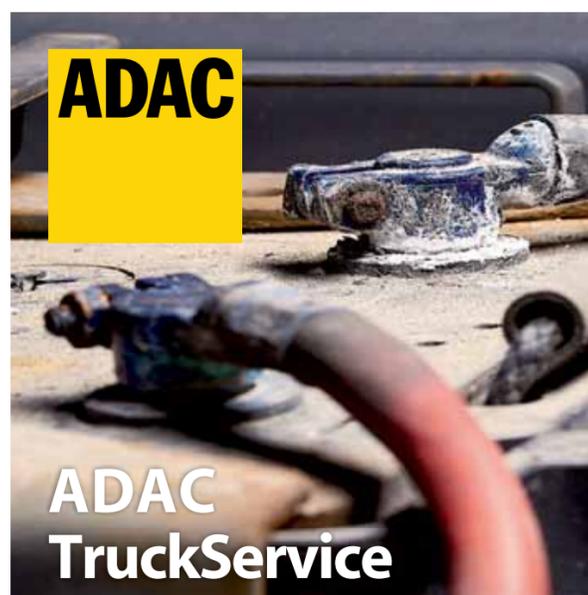
Start-ups können uns bei einzelnen Technologien helfen. Deswegen arbeiten wir ja auch in vielen Bereichen mit ihnen zusammen. Doch es wird nicht die eine disruptive Technologie geben, sondern verschiedene. Und Start-ups konzentrieren sich ja meist auf ein Angebot. Zudem wird kein Start-up ein Asset-lastiges Geschäft wie die Logistik so schnell besser machen als etablierte Unternehmen.

Text: Franziska Nieß | Foto: DHL



## ZUR PERSON

- Kückelhaus ist seit März 2015 Leiter des globalen Innovation & Trend Research Teams von DHL
- August 2012 bis März 2015 Direktor DHL-Trendforschung
- Zuvor freier Berater für DHL, Leiter Controlling bei OBI, leitende Position bei CTON Management Consulting sowie Dozent an der Graduate School of Management in Koblenz und der Victoria-University in Wellington
- Studium der Wirtschaft in Bonn und Wisconsin, Promotion an der Graduate School of Management in Koblenz



**Kaum passiert, schon repariert.**

Alle Infos zu Europas schneller Pannenhilfe für Lkw auf [www.adac-truckservice.de](http://www.adac-truckservice.de)

Gebührenfreie Pannen-Notrufnummer:

**0800 5 24 80 00**

# Alter Schwede

25 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrt spart der Companytrain der Spedition Bode nach Schweden – den Kunden Lidl freut es



MEHR IM NETZ



EINE BILDERGALERIE ZUM  
ALTEN SCHWEDEN  
FINDEN SIE HIER:  
[etm.de/alterschwede](http://etm.de/alterschwede)

Herbstens härliga smaker – die köstlichen Aromen des Herbstes können die schwedischen Kunden des deutschen Filialisten Lidl kaufen und genießen: grüne Bohnen der Lidl-Eigenmarke Freshona, tiefgefrorenes Wildschwein-Gulasch und Lammkeule der Marke Deluxe, „Crusti Croc“-Knabberzeug. Damit alles pünktlich zu Beginn der Aktion in den Filialen ist, fährt die deutsche Spedition Bode mit einem Companytrain dreimal in der Woche nach Schweden.

Kombinierter Verkehr (KV) statt nur Lkw: Seit 2015 organisiert der KV-Operator Kombiverkehr in Zusammenarbeit mit DB Cargo den „Alter Schwede“ genannten Companytrain für Bode. „Früher sind wir ausschließlich mit dem Lkw gefahren. Durch die Nutzung der Fähre und der damit verbundenen Unwägbarkeiten wie der Wetterlage kam es immer wieder zu Unpünktlichkeiten“, sagt Kai Bode, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Bode mit Sitz in Reinfeld in Holstein.

Inzwischen nutzt Bode zu 95 Prozent den Schienenweg nach Schweden. Auch zur Freude des Kunden Lidl, der seine Bestellrhythmen dem Zug angepasst hat: Statt wie sonst üblich fünfmal in der Woche auf dreimal wöchentlich, um die Zugkapazitäten auszufüllen. 10.000 Hauptläufe mit dem Lkw pro Jahr und rund 25

Tonnen Kohlendioxidemissionen pro Fahrtstrecke spart der Alte Schwede ein. Damit hilft Bode als Dienstleister seinen Kunden, deren CO<sub>2</sub>-Bilanz zu verbessern.

Die Ware für Lidl kommt von Lieferanten aus ganz Europa und wird bei Bode konsolidiert. Non-Food-Artikel, Getränke und Lebensmittel – darunter auch TK- und Frischware – sowie Aktionswaren werden anschließend palettenweise im Lager kommissioniert und an den Standorten Reinfeld sowie Seelandkai Lübeck auf die Fahrzeuge verladen.

## Nachhaltigkeit ist wichtig

Um die Zugmaschinen auf dem Bode-Gelände hin und her zu bewegen, hat Bode bereits ein elektrisches Rangierfahrzeug von Terberg ausprobiert – das verfügt aber leider noch nicht über einen drehbaren Sitz, ein K.-o.-Kriterium für den Unternehmenschef. Nachhaltigkeit und die damit verbundenen Fragen nach einer Alternative für den Diesel-Antrieb ist ein wichtiges Thema für das Unternehmen, das sich aus diesem Grund auch für den Ende 2018 startenden Feldversuch mit Oberleitungs-Lkw in Schleswig-Holstein verpflichtet hat. Dabei wird der Oberleitungs-Lkw im Vor- und Nachlauf zum lokalen Ver-

debahnhof eingesetzt. Bereits 2004 kaufte Bode mit Blick auf die Zukunft des Systems Straße den ersten bahnverladbaren Trailer, mit Joloda-Ausstattung. Seit 2008 setzt das Unternehmen auch in der Zahl deutlich auf Intermodaltransporte. Damals waren es 53 in einem Jahr.

„Heute fahren wir im Jahr rund 15.000 Intermodaltransporte und jede unserer Einheit ist bahnverladbar“, sagt Stev Etzrodt, der den Bereich Intermodal bei Bode verantwortet. Zur Flotte gehören heute 300 Joloda-/Planenaufleger, 200 Kühlheiten, 35 Trockencontainer und 50 temperierte 45-Fuß-Container. Diese nutzt Bode für die Belieferung von Lidl in Finnland. Der Vorteil: Auf den RoRo-Schiffen können sie doppelt gestellt werden, erklärt Etzrodt.

„Die vergangenen zehn Jahre haben uns mit unserem KV-Engagement recht gegeben“, sagt Firmenchef Bode und verweist auf den zunehmenden Mangel an Lkw-Fahrern, die Probleme bei der Straßen-Infrastruktur und dem weiter wachsenden Bedarf an Frachtraum. Der Bereich Intermodal hat bei Bode System: „Es macht vor allem dann Spaß, wenn man es mit der entsprechenden Menge voll ausnutzen kann – dafür braucht man die entsprechende Paarigkeit und den richtigen Partner am anderen Ende“, sagt Bode, der dabei das nationale und internationale Netzwerk von Kombiverkehr nutzt. Auf der Relation in den Norden ist dies gegeben: So bringt der „Alte Schwede“ von jeder Fahrt aus Skandinavien etwa Papier oder Forstprodukte sowie andere Handelswaren zurück.

Nach der Beladung der Trailer und Container geht es weiter zum benachbarten Cargo-Terminal Lehmann (CTL) in Lübeck, wo schon am Nachmittag die Beladung des Zuges in vollem Gang ist. Im Terminal stehen dem Bode-Zug zwei Schienengleise mit je 320 Meter zur Verfügung, auf die der Ganzzug zur Be- und Entladung aufgeteilt wird. Wenn der Zug um 22:15 Uhr in Lübeck startet, hat er bei voller Auslastung 1.600 Bruttotonnen; für bis zu 36 Trailer und Container ist Kapazität. Nicht selten ist der Companytrain dann ganz im

## REDAKTIONELLES VIDEO



Nachhaltige Handelslogistik mit Ziel Schweden – ein redaktionelles Video von Matthias Rathmann und Ilona Jüngst blickt hinter die Kulissen der Spedition Bode: [etm.de/alterschwede](http://etm.de/alterschwede).

Bode-Look gekleidet: Eine Lok hat der Partner DB Cargo zusätzlich mit den Logos von Kombiverkehr und der Spedition beklebt, um der starken Partnerschaft besonderen Ausdruck zu verleihen.

Die Traktion übernimmt ab Lübeck-Dänischburg die DB Skandinavien, mit der Bode eine Produktionsgemeinschaft gegründet hat. Ab Malmö zieht eine Lok von Green Cargo den Zug zum Terminal Rosersberg unweit von Stockholm. Die effektive Laufzeit gibt Firmenchef Bode mit 24 Stunden an. Noch schneller ginge es, wenn es in Dänemark keinen Lokführerwechsel aufgrund der Sprache bräuchte – „wir würden

natürlich gerne durchtraktionieren“, sagt Prokurist Etzrodt.

Ist der „Alte Schwede“ dann am Folgetag kurz vor Mitternacht angekommen und entladen, wird ab dem darauffolgenden Morgen um 7 Uhr entladen und die Lkw starten in Richtung Zieldestination: Den Nachlauf übernehmen langjährige Partner der Spedition Bode, die auch eine schwedische Niederlassung hat. Die Lkw steuern die zwei Lidl-Zentrallager in Schweden an, um die Waren für die Filialen abzuliefern – „God aptit“, kann man da nur sagen.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Mario Rodrigues, Jan Weiser



Partnerschaftliche Zusammenarbeit (von links): Jan Weiser (Kombiverkehr), Stev Etzrodt, Kai Bode (beide Spedition Bode) und Holger Lehmann (Cargo Terminal Lehmann).

## DAS UNTERNEHMEN

- Die Spedition Bode mit Sitz in Reinfeld (Holstein) wurde 1949 gegründet
- Der Schwerpunkt sind nationale und internationale Straßenverkehre und Containertransporte im Kombinierten Verkehr. Branchenmix: Papier, Getränke, Lebensmittel, Möbel und Konsumgüter
- Der Fuhrpark besteht aus rund 100 eigenen Einheiten
- 250 Mitarbeiter arbeiten für Bode, darunter rund 120 Fahrer

# Maintrans geht neue Wege

Deutliche Lohnerhöhung für Fahrer – Zusammenarbeit mit Berghegger erfolgreich



Eigene Fahrer halten, für neue attraktiv werden: Die Maintrans Gruppe mit ihren zehn Standorten und rund 120 eigenen Fahrern plant, ihr Vergütungssystem für Fahrer sowie die Rahmenbedingungen zu verbessern, um diese Ziele zu erreichen.

Das Kernstück ist noch nicht in trockenen Tüchern, aber bemerkenswert: Angedacht ist laut den Geschäftsführern Jochen Eschborn und Stephan Kürsten eine Gehaltsanpassung von fünf bis zehn Prozent zum 1. Januar.

Denn laut Eschborn ist der Fahrermangel inzwischen auch in der Maintrans Gruppe eklatant: Rund zehn Prozent der Fahrzeuge konnten in den vergangenen Monaten an den verschiedenen Standorten nicht besetzt werden. Inzwischen habe man sogar Fahrer, die das Unternehmen in der Vergangenheit verlassen hatten, kontaktiert und auch erfolgreich wieder zurückgeholt – „das motiviert auch andere Fahrer“, sagt Kürsten.

## Neues Lohnmodell

Das neue Lohnmodell sieht außerdem vor, Punkte wie das Fahrerverhalten, Pünktlichkeit, Ordentlichkeit und den Auftritt gegenüber Kunden anders zu bewerten. Dabei gehe es nicht darum, einzelne Fehler abzustrafen, vielmehr sollen die Mitarbeiter besonders belohnt werden, die mehr leisten als gefordert.

Zudem wollen die beiden Geschäftsführer einen „feel good manager“, einen Ansprechpartner für die Fahrer, der zwischen Disposition und Management angesiedelt werden soll, einstellen.

Ein weiterer Punkt sei die Integration neuer Mitarbeiter: Fahrer sollen länger und in Begleitung eingearbeitet und besser geschult werden. „Viele Fahrer sind mit unserem System der Teilladungen und drei bis vier Abladestellen auf einer Tour überfordert – das wollen wir abstellen.“ Und letztlich will der Spediteur auch mit den Kunden sprechen. Gerade bei Kunden mit festen Verträgen lasse sich demnach noch einiges ändern – etwa die Wartezeiten für den Fahrer an der Rampe. „Die Kunden müssen den Transport als integralen Bestandteil ihrer Logistik sehen und sollten nicht nur das Ziel haben, sich selbst zu optimieren.“

Vertraglich gebundene Geschäfte machen einen Großteil bei Maintrans aus, sagt Kürsten, was derzeit aufgrund des Frachtüberhangs und wegen eines

Charteranteils von 40 Prozent mit höheren Kosten verbunden sei. Dennoch erwarten die beiden für 2017 einen Umsatz von rund 42 Millionen Euro und ein gutes Betriebsergebnis.

Auf gutem Wege sei auch die BM Logistic Solutions, die im Zuge eines Asset Deals mit der Martin Berghegger Spedition aus Bramsche im März entstanden war. Wie es zu der Zusammenarbeit kam? „Ich habe das Unternehmen 1991 von meinem Vater mit 15 Mitarbeitern übernommen und im Lauf der Zeit auf eine Größe von 160 Mitarbeitern weiterentwickelt“, sagt Stefan Berghegger zu trans aktuell. Statt diese Entwicklung allein voranzutreiben, wollte er die Zukunftsfähigkeit des Betriebs anders sichern – „zumal mein Sohn als vierte Generation Ambitionen hat, meine Nachfolge anzutreten.“ Wegen positiver Erfahrungen in puncto Kooperationen, etwa bei Elvis, lag es nahe, sich mit einem befreundeten Unternehmen zu verbinden.

Wie auch bei der ebenfalls neu entstandenen Berghegger Internationalen Spedition haben Stefan Berghegger und die beiden Maintrans-Gesellschafter Eschborn und Kürsten unterschiedliche Anteile. Die Trennung von Logistik und Transport hat sich laut Berghegger als richtig erwiesen, insbesondere wegen des großen Wachstumspotenzials im Bereich Logistik: „Da wir im Bereich der Logistik sehr individuelle Kundenlösungen anbieten, sind hier andere Strukturen als im klassischen Transportgeschäft gefragt. Auch hat sich die Trennung der beiden Bereiche als sehr hilfreich bei der Analyse der Kosten- und Ergebnisstrukturen erwiesen.“

## Logistikbereich wächst

Die Berghegger Internationale Spedition bekam einen eigenen Geschäftsführer und arbeitet laut Eschborn im Einklang mit den Maintrans-Häusern. BM Logistics Solutions verfolgt hingegen die Entwicklung und Implementierung komplexer und individualisierter Logistikdienstleistungen. Etwa bei einem Großkunden, bei dem die Aufgabe die zeitnahe Anlieferung von Verpackung in die Produktion ist. Insgesamt betreibt BM Lagerflächen von mehr als 70.000 Quadratmetern.

Stefan Berghegger übernimmt als Geschäftsführer bei BM die vertriebliche Arbeit, während von Maintrans der administrative Teil kommt – im Rahmen der Maintrans-eigenen Buchhaltungs-

gesellschaft Aconto, die auch für alle operativen Schritte die Kennzahlen liefert.

Nicht nur Transport und Logistik werden mit dem Konstrukt unabhängig voneinander betrieben. Prozesse und Verwaltung trennen und separat weiterführen – für Eschborn und Kürsten ein er-

folgreiches Konzept, das sie gerne auch auf weitere Unternehmen aus dem Bereich Spedition, Transport und Logistik ausweiten könnten. Im Zuge der Zusammenarbeit innerhalb der Unternehmensgruppe konzentriert sich jeder Geschäftsführer auf seine Stärken. Um wachsen zu können, brauche

ein Unternehmen heute neben der erforderlichen Liquidität vor allem auch die entsprechenden Managementkapazitäten – kein leichtes Thema vor allem für kleine Unternehmen.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Maintrans Gruppe

**MAN | Financial Services**  
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.\*





## JETZT MEHRWERTSTEUER- RÜCKERSTATTUNG NUTZEN!

### Löwenstark in Europa – die MAN Card.<sup>1</sup>

Die Mehrwertsteuer-Rückerstattung mit der MAN Card – Schnell. Bequem. Zuverlässig.  
Mehr Informationen unter: [www.man.de/fs\\_MANCard](http://www.man.de/fs_MANCard)

<sup>1</sup> Herausgeber der MAN Card ist die carmobility GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Die carmobility GmbH ist ein Tochterunternehmen der Volkswagen Financial Services AG.

\* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG sowie deren Schwestergesellschaft, die Volkswagen Bank GmbH, erbringen unter dem gemeinsamen Kennzeichen „MAN Financial Services“ verschiedene Leistungen. Es handelt sich hierbei um Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG) sowie Rantalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt.

# Wer die Fahrer hat, hat die Fracht

Online-Partnervermittlung: JobMatchMe bringt Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammen



Die Macher der Online-Vermittlung von Fahrer und Unternehmer: Daniel Stancke (l.) und Thorsten Steinbach.

Das vor 13 Jahren gegründete Unternehmen Hüer Transport und Logistik aus Münster hat 42 Fahrzeuge. Größter Kunde mit 35 bis 40 Touren pro Woche ist die BOS aus Emsdetten, Produzent von Türzargen. Fluktuation der Fahrer war für Hüer bislang ein Fremdwort. Verließ ein Fahrer dennoch das Unternehmen, etwa um im Nahverkehr öfter bei der Familie zu sein, fand sich recht bald ein Nachfolger. Doch mittlerweile geht für Hüer die Schere bei der

fahrer-Qualifikationsgesetz den Lkw-Führerschein, laut BGL so viele wie noch nie zuvor.

Auf der anderen Seite gehen etwa 30.000 Lkw-Fahrer pro Jahr in den verdienten Ruhestand. Konsequenz: Es herrscht ein spürbarer Mangel an Frachtraum, erste Lkw bleiben unbesetzt auf dem Hof stehen.

Stellenanzeigen in den Zeitungen – früher neben der Vermittlung durch die Arbeitsagentur die einzige Möglichkeit, Fahrer zu finden – werden kaum mehr

bereits unterschriebenen Arbeitsvertrages würden Fahrer etwa zum vereinbarten Stichtag einfach nicht zur Arbeit erscheinen. Und manchen würde erst nach einer Woche klar werden, dass sie eigentlich gar keine wirkliche Lust haben, um vier Uhr in der Frühe auf Tour zu gehen.

Offenbar, so ein besorgter Unternehmer aus Bayern, wird derzeit jeder genommen, der den Führerschein hat. Nach der dritten Tour über dieselbe Strecke habe ihn ein Fahrer angerufen, dass er nicht weiterfahren könne, weil das Navi kaputt sei.

Genau diese Problematik wollen die beiden Hamburger Daniel Stancke (38) und Thorsten Steinbach (39) nun mit ihrem von Business Angels finanzierten Start-up JobMatchMe lösen. Stancke, früher bei VW im Personalmanagement beschäftigt, und Steinbach, nach Psychologie- und BWL-Studium lange Zeit Produktentwickler bei DHL, wollen die Fehlerquote bei der Fahrersuche senken und haben mit ihrem heute 15-köpfigen Team ein Konzept entwickelt, das wie eine Internet-Partnervermittlung funktioniert.

## Matchmaker Algorithmen

Aus den Daten, die Unternehmer auf der Internetplattform [www.truck-pro.de](http://www.truck-pro.de) und die Fahrer auf der Seite [www.truck-jobs.de](http://www.truck-jobs.de) einpflegen, arbeiten im Hintergrund Algorithmen heraus, welche Arbeitgeber am besten zu welchem Arbeitnehmer passen.

So erklärt sich auch der englische Name des Start-ups: „to match“ heißt „zusammenbringen“.

Dabei sprechen Stancke und Steinbach von einem Arbeitnehmermarkt. „Fahrer können sich unter einer Vielzahl an Angeboten in der Theorie die für sie beste Stelle herausuchen.“ Derzeit, so heißt es aus der Branche, werben sich Unternehmer mit allen möglichen Versprechungen und Prämien die Fahrer gegenseitig vermehrt ab.

## Fahrer sind lange treu

Eigentlich, so zeigt die Praxis, sind Fahrer einem Unternehmer, der sie fair behandelt, lange treu. Doch das ändert sich nun offenbar, auch weil immer mehr Unternehmen jedenfalls im Fernverkehr den Fahrern die Möglichkeit bieten, den Lkw mit nach Hause zu nehmen. „Und viele Fahrer, die derzeit in einem Unternehmen nicht zufrieden sind, wissen oft gar nicht, dass sie ganz in der Nähe eine Firma finden, die besser zu ihnen passt“, sagt Steinbach. Bei ihrer Marktanalyse haben sie das Potenzial errechnet: „Wir gehen von einer Fluktuation zwischen 100.000 und 200.000 Fahrern pro Jahr aus“, sagt Stancke.

Im Vorfeld haben sie auf Raststätten und Autohöfen mit über 500 Fahrern gesprochen, um deren Jobpräferenzen zu erfragen. Unternehmer, zunächst aus der Region Hamburg, haben sie dazu konsultiert, der langjährige Transportunternehmer und heutige Leiter Arbeitskreis Verkehr der

Logistik-Initiative Hamburg, Hans Stapelfeldt, hat sie beraten. Mittlerweile findet der BGL selbst an dem Konzept Gefallen, dessen externe Finanzierung weiter gesichert ist.

Fahrer, die ihr Profil hinterlegen, können dies kostenlos tun, nur die Unternehmer zahlen eine monatliche Gebühr und bekommen die Fahrer angeboten, die den Wünschen entsprechen. Noch sind es erst 150 Unternehmen, die das Angebot nutzen, die Bekanntheit wächst von Norden nach Süden. Dabei ist absolute Transparenz ein entscheidendes Kriterium: „Manche Firmen zögern daher noch“, sagt Stancke, „denn wenn wir nach einer Vermittlung die erboste Rückmeldung von Fahrern bekommen, dass die Angaben nicht stimmen, prüfen wir das sehr genau.“

Grundsätzlich wird das Problem des Fahrermangels durch die neue Plattform nicht gelöst, es trägt wahrscheinlich eher zu einer Marktverschiebung bei, wenn die besten Firmen nun auch auf einen Pool an guten Fahrern zurückgreifen können. Rund 10.000 Fahrer sind bereits in der ständig wachsenden Datei. Als Oliver Hüer davon gehört hat, zögerte er nicht lange, sich bei Truck Pro anzumelden. Mit Erfolg: „Ich bin mit dem Ergebnis mehr als zufrieden. Es gibt eine sehr gute Vorauswahl. Beworben haben sich bei mir wirklich gute Leute mit sehr guter Kommunikation und Wissen über Lenk- und Ruhezeiten, von drei Matches haben am Ende zwei Fahrer bei mir angefangen.“

Text und Foto: Jan Bergrath

## FAHRER KÖNNEN SICH DIE BESTE STELLE HERAUSSUCHEN

Personalrekrutierung immer weiter auseinander. „Ich könnte noch mehr Touren annehmen, aber dazu fehlen mir die für unsere Aufgabe passenden Fahrer.“

Nicht nur Hüer ist davon betroffen. Auf seiner Jahreshauptversammlung Ende Oktober in Köln sprach der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) konkret über die Auswirkungen des Fahrermangels in „bisher nicht gekannten Dimensionen.“ Zwar erwarben 2016 insgesamt 16.211 Berufskraftfahrer-Azubis und Prüfungsteilnehmer nach dem Berufskraft-

geschaltet, Unternehmer setzen auf die sozialen Medien, vor allem Facebook. Ungefiltert bricht dann über die Firmen eine wahre Flut von Anfragen herein, manche Fahrer wollen dabei einfach ohne echte Wechselabsichten nur ihren Marktwert testen.

Die Gefahr, daneben zu greifen, ist groß, wie ein Silotransporteur aus Süddeutschland mit modernem Fuhrpark und Monatslohn von 3.000 Euro in einem Hintergrundgespräch erzählt. Es zeigt, wie groß offenbar die Spreu der stellenlosen Fahrer ist, und wie selten der Weizen. Trotz eines



## Spannende Branche

Autor Bergrath prangert in seinem Buch Sozialdumping an

Überall auf dem Lkw-Chassis sind Konserven, Eier in Kartons, in Folie verpackter Speck und jede Menge Dosen mit billigem Bier. Darum herum stehen osteuropäische Fahrer, die das Wochenende am Rasthof verbringen müssen. „Ein malerisches Bild des Elends“, schreibt Autor Jan Bergrath mit deutlichem Sarkasmus in seinem neuen Krimi „Spur der Laster“, der soeben im Kontrast Verlag in Pfalzfeld erschienen ist (ISBN 978-3-941200-59-3).

Schon lange geißelt der Journalist, der unter anderem für trans aktuell und FERNFAHRER schreibt, das zunehmende Lohn- und Sozialdumping in der Branche. Mit großer Sorge sieht er auch, dass diese Auswüchse eine erhöhte Unfallgefahr auslösen, was er am Beispiel von oft tödlich endenden Lkw-Auffahrunfällen festmacht.

Gekonnt und lesenswert verbindet der Kölner Autor die illegalen Machenschaften der Branche – in Person des skrupellosen

Spediteurs Peter Müllenbach – mit dem Schicksal des glücklosen Autors und Protagonisten Johannes Rudolph. Dessen Ehe ist am Zerbrechen, nachdem Sohn Niklas ein Jahr zuvor tragisch ums Leben gekommen war – bei einem Auffahrunfall durch einen osteuropäischen Lkw.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Karl-Heinz Augustin, Kontrast Verlag



Autor Jan Bergrath hat seinen achten Roman veröffentlicht.

# Anschein allein zählt nicht

Ein Urteil des BGH regelt die Anforderungen zum Schadensnachweis – zum Nachteil von Versendern



Ein Lkw-Fahrer wird Opfer eines Raubüberfalls, sein Fahrzeug samt Ware – 33 Paletten Elektroartikel – entwendet. Im Anschluss streiten sich Versender, Käufer und die Transportversicherung um die Begleichung des Schadens in Höhe von beinahe 450.000 Euro. Wer hat recht und welche Beweise müssen vorgelegt werden, um den Schaden zu belegen? Mit diesen Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast hat sich der Bundesgerichtshof (BGH, Urteil vom 11. Januar 2017, Az.: IV ZR 74/14) befasst.

In der Vergangenheit hatte es der Geschädigte bei transportrechtlichen Streitigkeiten leichter, sagt Rechtsanwalt Carsten Vyvers, von der Kanzlei Arnecke, Sibeth aus Frankfurt: Da konnte der Geschädigte beispielsweise im Streitfall mit dem Frachtführer gegebenenfalls einfach eine Handelsrechnung und einen hiermit korrespondierenden Lieferschein vorlegen. Damit hatte er fast schon einen Anscheinbeweis erbracht, dass das im Lieferschein und Rechnung ausgewiesene Handelsgut tatsächlich zum Versand gekommen war.

„Voraussetzung hierfür war, dass der Versender die entsprechenden Papiere zeitnah zum betroffenen Transport erstellt hat und sein Gewerbebetrieb regelmäßig Waren versendete“, sagt Vyvers, der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht ist.

Allerdings hatte der BGH laut Vyvers die vorgenannten Grundsätze bereits in der Vergangenheit für großvolumige Packstücke und für ganze, von dem Absender selbst gestaute Containereinheiten verworfen.

In der aktuellen Entscheidung wird jedoch klargestellt, dass

solch ein Anscheinbeweis in keinem Fall mehr gilt – unabhängig davon, wie groß oder klein das jeweilige Packstück ist.

Nach Ansicht des BGH sei die Verladung der Ware im vorliegenden Fall allein mittels der Rechnung dokumentiert, die zugleich Transportbegleitpapier sei, während der Lieferschein nur darauf Bezug nehme, ohne die Waren selbst zu benennen. Weitere Schriftstücke, etwa Kommissionierungspapiere, Packungs-, Versand- oder Stücklisten, seien nicht vorhanden. Dass 33 Paletten verpackt und versandt wurden, war

demnach bezeugt worden, aber es gab keinen Beweis für den wertvollen Inhalt.

Die Konsequenz: „Die Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast des Absenders steigen damit“, sagt Vyvers. Positive Nachrichten sind das für die Unternehmen der Branche: „Ebenso steigen die Chancen des in Anspruch genommenen Spediteurs oder Frachtführers, Schadensersatzansprüche wegen des Verlustes einer Sendung abwehren zu können.“

Text: Ilona Jüngst |  
Foto: Fotolia/Birgit Reitz-Hofmann

**FRUIT LOGISTICA 2018**  
7/8/9 FEBRUAR BERLIN

fruitlogistica.de

FRUIT LOGISTICA

FRUITNET MEDIA INTERNATIONAL

Messe Berlin

# Guter Tropfen flexibel geliefert

Der Logistiker Noerpel steuert die Lieferkette mit der IT-Lösung Lobster SCM



„Wir können mit Lobster Data schnell auf Anforderungen reagieren“

ARNOLD OTTENBREIT,  
PROKURIST UND  
BEREICHSLIETER IT  
BEI NOERPEL



„Für den Entscheider ist anhand der KPIs auf einen Blick klar, wo es Handlungsbedarf gibt“

ROLF HENRICH,  
GESCHÄFTSFÜHRER BEI  
LOBSTER SCM

Am Sonntag ist der erste Advent, das Weihnachtsgeschäft steht in den Startlöchern. Heute bestellt und in zwei, drei Tagen geliefert, ist da für manches Unternehmen nicht schnell genug. Schließlich bekommen etwa Weinflaschen, die guten Geschäftskontakten zugeschickt werden, noch individuelle Grußbotschaften zugeordnet. Dafür braucht es Zeit.

Aber auch dann, wenn Güter einfach nur schneller oder in anderen Mengen beschafft beziehungsweise versandt werden sollen, reicht das herkömmliche Lieferketten-Management oft nicht immer aus. Der Ulmer Logistikdienstleister Noerpel setzt daher auf Lobster SCM. Dabei handelt es sich, wie der Name schon sagt, um eine Lösung fürs Supply-Chain-Management. „Sozusagen eine Schaltzentrale heterogener Lieferketten, ohne dass Bestandssysteme oder die der anzubindenden Geschäftspartner verändert werden müssen“, erklärt Rolf Henrich, Geschäftsführer bei Lobster SCM, im Gespräch mit trans aktuell. In dem Onlineportal laufen alle Informationen zusammen.

„Wir nutzen Lobster SCM seit rund zehn Jahren, um unsere Geschäftsprozesse zu standardisieren und zu automatisieren“, berichtet Arnold Ottenbreit, Prokurist und Bereichsleiter IT bei Noerpel.

Im Hintergrund läuft dabei Lobster Data – eine Lösung für hybride Datenintegration und -austausch. Dort geht es, vereinfacht gesagt, um die Integration von Daten. Dabei ist es unerheblich, ob

diese Informationen aus eigenen, bestehenden IT-Systemen kommen oder seitens der Geschäftspartner bereitgestellt werden.

„Nicht zuletzt aufgrund unseres starken Wachstums gestalten sich die Schnittstellen zwischen Kunden, Partnern und Subsystemen zunehmend komplexer. Mit Lobster Data sind wir in der Lage, flexibel und schnell auf Anforderungen zu reagieren und Geschäftsprozesse optimal zu unterstützen“, berichtet Ottenbreit.

Um die Wertschöpfungskette durchgängig digital zu halten, gibt es in Lobster SCM eine Online-Auftragserfassung. In dem Webportal erfassen die Noerpel-Kunden, die noch nicht per Lobster Data angebunden sind, ihre Aufträge. Das gilt sowohl für Sammel-/Stückgut als auch für KEP-Dienste. Damit landen die Sendungen im TMS von Noerpel. Dort hat die Disposition dann alle Informationen und damit die Sendung im Blick.

Die eigentliche Arbeitserleichterung mithilfe von Lobster SCM liegt allerdings in der Automatisierung von Prozessen. Auf diese Weise wird ein eingehender Auftrag umgehend validiert, ein manuelles Eingreifen ist nicht mehr erforderlich. Um dennoch eine gewisse Flexibilität zu erhalten, können Toleranzen eingegeben werden. Läuft dann doch mal etwas nicht wie geplant, gibt es entsprechende Alarme. SCM Alarm-Agenten nennt sich das Ganze. Gemeint sind damit gezielte, proaktive Benachrichtigungen bei Abweichungen oder Zeitverzögerungen über verschiedene Kommunikationskanäle hinweg.

Auch an dieser Stelle lässt sich vieles voreinstellen, etwa entsprechende Eskalationsstufen planen und bis zu einem gewissen Punkt ebenfalls die nachfolgenden Schritte wieder automatisieren.

Um trotz aller Automatisierung immer noch im Bilde zu bleiben, bietet Lobster SCM ein sogenanntes Business Dashboard. Dort finden sich Charts zum Visualisieren der Daten. „Für den

Entscheider ist anhand der KPIs auf einen Blick klar, wo es Handlungsbedarf gibt“, erläutert Rolf Henrich.

Handeln kann übrigens auch der Noerpel-Kunde. Dank der Lösung von Lobster kann dieser nämlich wählen, welcher KEP-Dienstleister zu ihm kommen soll. „Trans-o-flex und GLS haben wir bereits implementiert, technisch können wir aber auch andere anbinden – sofern die Kunden das wollen“, sagt Henrich. Transparenz und ein einheitliches Erscheinungsbild setzen sich auch hier fort. Denn auch das Tracking ist einheitlich, sodass der Kunde immer den Überblick über alle Sendungen hat. Das gilt selbst dann, wenn er einzelne Sendungen mit einem anderen Dienstleister zustellen lässt. So oder so – der gute Tropfen liegt auf jeden Fall rechtzeitig unter dem Weihnachtsbaum.

Text: Carsten Nallinger |  
Fotos: Fotolia/djama, Lobster,  
Noerpel



## DIE SUPPLY-CHAIN-SOFTWARE

- Lobster SCM läuft sowohl in der Cloud als auch als Installation
- Abbildung von heterogenen Logistikketten ohne Anpassung von Bestandssystemen (auch bei Partnern)
- Unabhängig vom genutzten Betriebssystem und anderen Datenbanken
- Skalierbarkeit je nach Nutzung
- Mehrsprachigkeit, die sich auf alle Endgeräte übertragen lässt
- Läuft dank HTML5-Design optimal auf allen Endgeräten

## DIE UNTERNEHMEN

### Lobster

- Lobster mit Hauptsitz in Pöcking bei Starnberg gibt es seit 2002
- Das Unternehmen entwickelt Softwarelösungen für Datenmanagement, für die Steuerung von Lieferketten (SCM) und die unternehmensweite Bereitstellung konsistenter Produktinformationen (PIM)
- Lobster hat rund 100 Mitarbeiter und betreut mehr als 850 Kunden weltweit

### Noerpel

- Das Unternehmen C.E. Noerpel wurde 1881 gegründet und ist in vierter Generation in Familienhand
- Die Gruppe mit Hauptsitz in Ulm hat mittlerweile mehr als 1.700 Mitarbeiter an 14 Standorten und erwirtschaftete 2016 einen Umsatz von mehr als 300 Millionen Euro
- Die Geschäftsbereiche sind Spedition, Logistik, Co-Packing und Arbeitnehmerüberlassung

# Unvermutete Synergien

Bei Kratzer Automation wachsen Arbeitsbereiche zusammen – Dieselskandal als Auslöser



Bei Kratzer Automation in Unterschleißheim bei München gibt es zwei Geschäftsbereiche, die auf den ersten Blick so gar nicht zusammenpassen wollen: Da ist zum einen die Abteilung Logistics Automation, bei der sich alles um die Transport-Management-Lösung (TMS) Cadis dreht. Also eine Software-Lösung, die es dem Nutzer ermöglicht, die Supply Chain zu planen und gleichsam zu überwachen sowie den gesamten Ablauf zu bewerten.

Des Weiteren gibt es den Bereich Test Systems, der Prüfstände entwickelt. Auch dort bietet Kratzer Automation ein breites Portfolio. Denn neben eher klassischen Vorrichtungen für Verbrennungsmotoren, Turbolader oder auch Antriebsstränge hat auch dort schon lange die Zukunft Einzug gehalten. So bietet das Unternehmen darüber hinaus Prüfstände für Brennstoffzellen, Elektromotoren, Batteriesimulationen und -tests sowie für die Elektronik an.

## Schnittmenge wächst

Dass sich bei den Prüfständen entsprechende Synergien bilden lassen, ist nicht weiter verwunderlich. Dass aber auch die beiden Segmente Logistics Automation und Test Systems, die lange Zeit unabhängig voneinander waren, nun zunehmend Schnittmengen bilden, war noch vor nicht allzu langer Zeit kaum abzusehen. „Bereiche, die sich vorher nie berührt haben, wachsen nun zusammen“, berichtet Franz Renger, Experte für Produktmanagement bei Kratzer Automation, im Gespräch mit trans aktuell. Doch spätestens seit dem Dieselskandal sind der CO<sub>2</sub>- sowie der NO<sub>x</sub>-Ausstoß – beziehungsweise deren Vermeidung – eines der vorherrschenden Themen.

„Bei unserem TMS Cadis steht die Effizienz, also etwa das Vermeiden von Leerkilometern, ohnehin seit jeher im Fokus“, sagt Renger. Jedoch würden diese Systeme nun vor neue Herausforderungen

gestellt, wenn der Antrieb beispielsweise batterieelektrisch vonstattengeht. Das erfordert schon aufgrund der geringeren Reichweite sowie der veränderten Ladesituation einen anderen Zuschnitt der Touren.

Der diplomierte Ingenieur für Elektro- und Informationstechnik, der seit sieben Jahren bei Kratzer Automation ist und davor in der Deutschlandzentrale von DB Schenker gearbeitet hat, sieht aber genau das als wahrscheinlichstes Zukunftsszenario an. Gerade im urbanen Raum dürfte Elektrofahrzeugen zur Vermeidung lokaler Emissionen die Zukunft gehören, prognostiziert er. Nicht zuletzt der rasante Absatz des Streetscooters deute in diese Richtung. „Außerdem sind die Kapazitäten zur Produktion von Elektrofahrzeugen der Deutschen Post DHL Group bis Ende 2017 auf bis zu 20.000 Stück verdoppelt worden“, berichtet er.

Darüber hinaus geht Renger davon aus, dass sich weitere Strukturen verändern werden – etwa in der Zustellung. So ist es aus seiner Sicht wahrscheinlich, dass der Einzelhandel zunehmend von Umschlagflächen am Stadtrand oder aus Mikro-Depots innerhalb der Stadtgrenzen heraus beliefert wird. „Nur auf diese Weise ist es möglich, auf alternative Antriebe zu setzen“, erklärt er. Wobei er aus den Erfahrungen hinsichtlich der Batterietests von Kratzer Automation davon ausgeht, dass insbesondere im Hinblick auf die Laufleistung noch großes Potenzial vorhanden ist.

„Dennoch müsste der Disponent ganz andere Randparameter in die Tourenplanung einbeziehen“, erklärt er. So ist die Tour dann viel stärker von der Verkehrslage, der Topografie, aber auch von der Außentemperatur abhängig. Oder auch von dem Umstand, ob es auf der Strecke eine Schnelllademöglichkeit gibt.

Speziell auf die Citylogistik zugeschnittene IT-Lösungen bilden die Basis, um solche Prozesse effizient abzubilden. Das Stichwort hier ist Künstliche Intelligenz.

Diese braucht es, um eben nicht nur die Echtzeit- sowie auch die historischen Verkehrsdaten zu berücksichtigen. So kann dann auch gleich noch die Länge der Stopps, die unter Umständen stark differenziert, eingeplant werden.

Auch wenn DHL bereits Lösungen einsetzt, werde sich hier

noch einiges bewegen, ist Renger überzeugt. Dabei werde sich zeigen, welche Antriebe sich durchsetzen: Ob dies die Brennstoffzelle oder das Elektrofahrzeug allein sein wird und welche Rolle der Verbrennungsmotor spielt. Oder ob sich eine Verbindung aus mehreren Technologien durchsetzt.

Klarer vorgezeichnet ist die Entwicklung hingegen beim TMS, das mit seinen Algorithmen die Informationen aus dem Internet der Dinge nutzt und im Sinne von mehr Effizienz verarbeitet.

Text: Carsten Nallinger |  
Foto: Kratzer Automation

KÖGEL

**Die neue Kögel Trailer-Achse KTA:**  
Zuverlässig, auch wenn's mal schwerer wird.

## DAS UNTERNEHMEN

- Gerhard Kratzer und Paul Balz gründeten Kratzer Automation im Jahr 1980 in München
- Im Fokus stand prozessnahe Software, etwa für die Steuerung der Leitzentrale von Ruhrgas
- Auch die Automatisierung von Motorprüfständen gab es bereits
- Über die Optimierung der ADAC Pannendienst-Flotte mittels mobilem Datenfunk war der Grundstein für die TMS-Lösung Cadis gelegt
- Heute beschäftigt Kratzer mehr als 300 Mitarbeiter an weltweit acht Standorten und erwirtschaftet einen Umsatz von 61 Millionen Euro jährlich

### Achse mit einzigartiger doppelter Federung ✓

Mehr Sicherheit und Spurtreue, weniger Verschleiß – so geht wirtschaftlicher Transport heute!

### Alles aus einer Hand in bester Kögel Qualität ✓

Trailer und Achse: Optimal aufeinander abgestimmt – langlebig, wartungsarm und mit einer Zuverlässigkeit, die Ihnen das Transportgeschäft leichter macht!

**Jetzt Kögel Trailer mit KTA bestellen – und besser fahren.**



Jetzt schnell sein  
und Erstbesteller Bonus  
bis 31.01.2018 sichern!

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

# Gemeinsam in die Zukunft 4.0

Vernetzung braucht den Dialog zwischen Industrie und Logistik – das zeigt die Expertenrunde Conti Zukunftstcheck



*„Termine müssen synchronisiert werden“*

RALF MERKELBACH,  
LEITER KEY ACCOUNT  
MANAGEMENT GROSS-  
FLOTTEN BEI BPW



*„Dekra stellt Schnittstellen zur Verfügung“*

DEKRA GLOBAL ACCOUNT  
MANAGER MATTHIAS  
STENAU



*„Eine einheitliche Plattform ist unverzichtbar“*

PETER STRÖM,  
GESCHÄFTSFÜHRER DES  
FAHRZEUGVERMIETERS  
PEMA

Vernetzung, Digitalisierung, Service 4.0 – das sind die Themen, mit denen sich die Expertenrunde des Continental Zukunftstchecks 2017 kritisch auseinandersetzt. Bei der Anfang 2017 gestarteten Umfrage gaben 40 Prozent der befragten Logistiker und Spediteure an, dass präventive und prädikative Dienstleistungen die Mobilität der Fuhrparks nachhaltig verbessern können.

Dass Fahrzeughersteller und Zulieferer das Thema Predictive Services auf der Entwicklungsagenda haben, zeigten die Referenten des Dekra Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge 2017 in Berlin. Doch für den Ausbau digitaler Plattformen und die Zusammenführung der Telemetrie-Daten, um daraus vorausschauende Reparatur-, Wartungs- und Instandsetzungsintervalle zu generieren, bedarf es der Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Das weiß auch Peter Ström, Geschäftsführer des Nutzfahrzeugvermieters Pema. Dort fahre man seit zwei Jahren ein Projekt mit dem Lkw-Hersteller Volvo. Es zeige sich, dass man mit prädikativer Wartung sehr viel Geld sparen könne. Als Großkunde habe das Unternehmen jedoch nicht nur einen Lkw-Hersteller im Fuhrpark, sondern sechs – und drei Trailerhersteller. Hinzu kommen Ladebordwände, Kühlaggregate und viele weitere Komponenten. „Was wir bräuchten, wäre eine einheitliche Oberfläche, auf der alle diese Komponenten zusammengeführt werden können“, berichtet Ström.

Hier kann ein unabhängiger Dienstleister wie die Expertenorganisation Dekra einen wichtigen Beitrag leisten. „Grundsätzlich stellt sich die Frage, wer dazu in der Lage ist, diese Datenströme zu sammeln, auszuwerten und für den Kunden individualisiert lesbar zu machen“, sagt Matthias Stenau, Global Account Manager bei Dekra. Dekra sei heute nicht nur in der Lage, technische Schnittstellen für Fahrzeugdaten zur Verfügung zu stellen, sondern auch die Prüfdaten der regelmäßigen, gesetzlichen Fahrzeuguntersuchungen – an bundesweit rund 500 Niederlassungen und rund 40.000 Prüfstützpunkten – zu bündeln und in einer zentralen Cloud abrufbar bereitzuhalten. Eine Dienstleistung, die laut Stenau auch von Verbänden positiv aufgenommen wird.

„Momentan arbeiten wir an der Digitalisierung dieses Prozesses, weil in Werkstätten die Fachkräfte fehlen. Wenn wir dort die Daten sinnvoll zusammenführen können, könnte ich mir das Berufsbild des Datenmanagers vorstellen, der diese Daten angemessen handelt“, sagt Stenau. Die Frage sei, wie man das Thema Proakti-

vität vertrauensvoll und finanziell interessant darstellen kann.

Eine kritische Position zur Zunahme und Auswertbarkeit von Fahrzeugdaten bezieht dagegen Hubertus Kobernuss, Spediteur und Vorsitzender des Verbands für temperaturgeführte Transportlogistik und die Kühlfahrzeugindustrie. Seiner Meinung nach kann die Vielzahl der Daten in der Disposition und im Fuhrpark gar nicht mehr verarbeitet werden. „Was uns fehlt – und ich denke hier an Künstliche Intelligenz –, ist eine zentrale Stelle, die die Flut an Informationen stündlich und minutlich analysiert und anschließend die richtigen Informationen herausfiltert oder gar eigenständige Entscheidungen trifft“, erklärt Kobernuss.

Aus der Praxis weiß er, dass die Vielzahl an Warnmeldungen zu potenziellen Komponentenausfällen oftmals auf Menschen trifft, die aufgrund des Fachkräftemangels in der Disposition spürbar überlastet sind. „Das führt unweigerlich dazu, dass

dieser erst überlegen muss, was er mit den ganzen Daten anfangen soll, ist es meistens schon zu spät“, pflichtet Merkelbach dem Branchenprofi Kobernuss bei.

Beim Thema Künstliche Intelligenz gebe es mit der offenen Datenplattform Cargofleet 3 von Idem Telematics erste Ansätze. Die systemoffene Plattform vernetzt Flottenbetreiber, Disponenten und Fahrer, sammelt und exportiert Daten aus Lkw, Trailer, Van und Wechselbrücke und präsentiert diese gebündelt auf einer Menüoberfläche. Informationen vom Transportauftrag über Fahrbetrieb und Fahrverhalten bis zur Fracht sollen so bedarfsgerecht aufbereitet, grafisch dargestellt und exportiert werden.

Der Fahrer kann dabei alle Daten zu Auftrag, Fahrzeug, Trailer und Fracht über die Cargofleet Driver App auf dem Android-Tablet abrufen. Darüber hinaus müsse man heute jedoch noch weiter denken. „Wenn ein Fahrzeug einen Schaden hat, wäre es wünschenswert, dass ein sol-

große Datenexperte und wolle nicht nur dem Fahrer, sondern auch dem Disponenten adäquate Lösungen anbieten.

„Wir arbeiten mit unserer Sensorik bereits daran, dass wir neben dem Reifendruck auch den Abrieb messen können“, berichtet Mühlenstedt. Bei Continental habe man mit Conticonnect deshalb eine eigene Plattform entwickelt, die helfe, Servicetermine sinnvoll zu arrangieren, damit ein Lkw nicht alle paar Wochen in die Werkstatt fahren muss. Doch bei der Ent- und Weiterentwicklung dieser Systeme brauche es auch Vertrauen und eine größere Bereitschaft vonseiten der Spediteure, sich an Pilotprojekten zu beteiligen. „Wir können nicht alle Themen von vornherein mit finalen Lösungen abdecken. Aber gerne entwickeln wir gemeinsam mit der Logistikbranche konkrete Lösungen, die die Branche wirtschaftlich machen.“

Text: Knut Zimmer |  
Fotos: Werner Popp



*„Inselösungen sind nicht der richtige Weg“*

CONTINENTAL FLOTTEN-  
PROFI HENNING  
MÜHLENSTEDT



*„Wir brauchen künstliche Intelligenz“*

VERBANDSFACHMANN  
HUBERTUS KOBERNUSS

## DIGITALE LÖSUNGEN ALS AUSGLEICH FÜR DEN FACHKRÄFTEMANGEL

Fehlermeldungen auch mal vergessen werden. Wir haben Fachkräftemangel und das nicht nur im Fahrerbereich, sondern auch im Büro. Und diese Fachkräfte erwarten von uns ein vernünftiges Arbeitsumfeld und nicht nur Ad-hoc-Lösungen“, sagt Kobernuss.

Deshalb brauche die Branche eine Oberfläche, die die Daten in direkte Handlungen umsetzt, sodass der Mensch nur noch als Aufsichtsperson fungieren muss, die eingreift, wenn ein System nicht handlungsfähig ist. Das gilt seiner Meinung nach auch für die Synchronisation der Reparatur- und Wartungsfälle für Zugmaschine, Trailer und für Verschleißteile. „Deshalb sollten die Systeme so entwickelt werden, dass werkseitige und gesetzliche Wartungsintervalle aufeinander abgestimmt werden. Denn das ist teilweise immer noch nicht der Fall“, bemängelt Kobernuss.

Ralf Merkelbach, Leiter Key Account Management Großflotten Europa beim Mobilitäts- und Systempartner BPW, kennt diesen Wunsch der Transportbranche. Seiner Meinung nach gilt es dem Mitarbeiter in der Disposition die richtigen Handlungsempfehlungen zu geben. „Denn wenn

ches System mehrere Werkstatttermine vorschlagen kann, die in Übereinkunft mit den Daten der Fahrerkarte stehen. Gleichzeitig könnte man in diesen Zeitfenstern auch gleich das entsprechende Ersatzteil für die Werkstatt anliefern lassen“, fordert er. Alles müsse automatisiert ablaufen, sodass sich der Fahrer keine Gedanken mehr machen muss.

Dem stimmt Henning Mühlenstedt, Leiter Marketing und Vertrieb für das Continental Bus- und Lkw-Reifen Ersatzgeschäft in Deutschland, Österreich und der Schweiz, zu und mahnt: „Beim Thema Daten dürfen wir uns nicht auf Inselösungen konzentrieren, die nur in Deutschland funktionieren.“

Bei Continental achte man auf grenz- und herstellerübergreifende Lösungen, was die Entwicklung von systembasierten Reifendienstleistungen deutlich komplexer mache. „Ich bin nicht so blauäugig zu glauben, dass ein Flottenkunde ausschließlich Continental-Produkte verwendet. Als freier Unternehmer will und braucht dieser die Auswahl, um wettbewerbsfähig zu sein.“ Deshalb verfüge man bei Continental inzwischen über eine sehr

MEHR IM NETZ



MEHR ZUMTHEMA  
REIFEN AUF  
etm.de/conti

# Lang-Lkw als Mauerblümchen

Spediteure leiden unter Einschränkungen im Fahrzeugeinsatz – Kombifähigkeit kritisch hinterfragt



Muss der Lang-Lkw auf die Schiene wechseln können? Darüber diskutierten Kögel-Geschäftsführerin Petra Adrianowytch, Moderator Thomas Rosenberger, Krone-Geschäftsführer Gero Schulze Isfort sowie die Spediteure Klemens Große-Vehne, Wolfgang Thoma (Ansoerge Logistik) und Roland Rüdinger (von links) beim Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin.

Lang-Lkw müssen in Deutschland weiterhin zwingend im Kombinierten Verkehr (KV) Schiene-Straße einsetzbar sein. Dabei ist eine Kranbarkeit einer oder beider Ladeeinheiten nicht zwingend erforderlich. „Auch andere innovative Umschlagtechniken sind denkbar“, teilt das Bundesverkehrsministerium (BMVI) gegenüber trans aktuell mit. Eine Eignung des Fahrzeugs zum Transport auf der Fähre genügt dem BMVI dagegen nicht. „Fährverkehre, also auch RoRo-Verkehre, sind kein KV“, betont das Ministerium.

Die Klarstellung durch das Ministerium überrascht etwas, da aktuell die Europäische Kommission im Rahmen ihres Mobilitätspakets anregt, den Begriff „Kombinierter Verkehr“ neu zu definieren und ausdrücklich auch die Schiff-

fahrt einzubeziehen (siehe dazu auch trans aktuell 23/2017).

Vertreter aus der Transport- und Logistikbranche, die mit ihren Lang-Lkw nicht bahngeeignete Güter bewegen, reagieren mit Unverständnis auf die Haltung des Verkehrsministeriums. „Wenn ich weiß, dass das Fahrzeug nie in den Kombinierten Verkehr geht, ist es schädlich, Totgewicht durch die Gegend zu fahren“, sagte Spediteur Roland Rüdinger aus Krautheim beim Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin. Er spielt auf das Mehrgewicht der Ladeeinheiten an, das sich durch die Kombi-Vorgabe ergibt. Hinderlich für die Nutzung des Lang-Lkw sei auch die fehlende Freigabe für Gefahrgut.

Aufgrund der Einschränkungen beim Lang-Lkw-Einsatz – seien es der verlängerte Auflieger oder die 25-Meter-Variante – geht auch

Wolfgang Thoma, Geschäftsführer bei Ansoerge Logistik in Biesenhofen, davon aus, dass das Fahrzeug weiterhin ein Mauerblümchendasein fristen wird. „Wir hatten gehofft, dass die Überführung in den Regelverkehr zu Jahresbeginn den Lang-Lkw von seinen Fesseln lösen würde“, sagte Thoma. Das sei nicht der Fall gewesen.

## Lückenhaftes Positivnetz

Die größten Restriktionen für den Ansoerge-Chef sind das lückenhafte Positivnetz und die Gewichtsbegrenzung auf 40 beziehungsweise 44 Tonnen. Im Gegensatz zur Rüdinger Spedition setzt Ansoerge Logistik die Fahrzeuge aber auch im Vor- und Nachlauf zur Schiene ein.

Die 40-Tonnen-Grenze schmälert auch für Rüdinger die Attraktivität des 25-Meter-Lkw. Er selbst hat neben diesen Kombinationen auch verlängerte Auflieger im Einsatz. „Für sie spricht, dass ich pro Lademeter 1,7 Tonnen Nutzlast habe“, erläuterte er. „Beim 25-Meter-Fahrzeug ist es nur eine Tonne pro Lademeter.“ Bei den Sammelgutverkehren zum Hub der Kooperation Online nach Schlitz bei Fulda kommt Rüdinger mit der reduzierten Nutzlast klar. „Doch auch auf dieser Relation brauche ich wegen des Gefahrgutthemas zusätzlich konventionelle Lkw.“

Unverständlich für Rüdinger ist es auch, dass sich die Trailerhersteller Schmitz Cargobull und Krone mit dem 14,90-Sattelaufleger so schwertun, obgleich sie ihn inzwischen beide auch im Angebot haben. Krone-Geschäftsführer Gero

Schulze Isfort führte die Skepsis seines Hauses darauf zurück, dass diese Fahrzeuge nicht im grenzüberschreitenden Verkehr erlaubt sind. „Und wir liefern nun mal zu 70 Prozent für den Export.“ Rüdinger konterte, dass ihm die Sichtweise der Fahrzeugbauer an dieser Stelle wenig interessiere. „Wenn wir das Fahrzeug in Deutschland flächendeckend einsetzen dürften, hätten wir einen geschützten Markt – so lange, bis die Osteuropäer in Brüssel dagegen Sturm laufen.“

Spediteur Klemens Große-Vehne appellierte an die Trailerindustrie: „Baut doch einfach das, was der Kunde will.“ Wenn deutsche Spediteure mit diesem Fahrzeug einen Standortvorteil hätten, müsse die Industrie das unterstützen.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Jacek Bilski, Stephan Klöckner

## Unter Strom

E-Force One-Lkw bei Meyer Logistik bewähren sich

Tesla muss erst mal liefern. Der Schweizer Umrüster E-Force One hat einen schweren Elektro-Lkw mit 44 Tonnen bereits in der Erprobung und auf der Fachmesse Transport-CH in Bern zuvor der Öffentlichkeit vorgestellt. Wie Flavio Cueni, Business Development Manager bei E-Force One, beim Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin mitteilte, wird das Fahrzeug ab diesem Monat für den Lebensmittelhändler Pistor unterwegs sein. Für Pistor sind bereits zwei elektrische 18-Tonner des Schweizer Unternehmens im Einsatz.

Interesse an einem solchen Fahrzeug hat auch der Lebensmittellogistiker Meyer Logistik aus Friedrichsdorf. Geschäftsführer Matthias Strehl zeigte sich überzeugt, dass bis zum Jahr 2025 der Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im Meyer Logistik-Fuhrpark noch deutlich höher ausfallen wird. Das Unternehmen zeigt sich dabei technologieoffen und testet unterschiedlichste Fahrzeugkonzepte

in seiner rund 1.200 eigene Lkw umfassenden Flotte.

Beispielsweise hat Meyer Logistik in Berlin 20 mit dem Flüssiggas LNG angetriebene Sattelzüge von Iveco im Einsatz, zur Flotte gehören aber auch CNG-Fahrzeuge und Diesel-Hybride von Scania, die auf der letzten Meile vollelektrisch in die Städte rollen können. Nicht zu vergessen: zwei reine E-Fahrzeuge, die Meyer Logistik zur IAA 2014 präsentierte und bei E-Force One aufgebaut hatte. Inzwischen sind 18 solcher Verteiler-Lkw von E-Force One in Deutschland und der Schweiz im Einsatz – 2014 war der Aufbau aber noch echte Pionierarbeit. Er habe von dem Hersteller in der Zeitung gelesen und einen Termin vereinbart. Die Probefahrt habe ihn schließlich überzeugt, sagt Strehl zurückblickend.

Anders als heute im Rahmen der Maut-Harmonisierung hat es für Expeditionen damals noch keine Zuschüsse beim Umrüsten auf E-Lkw gegeben. „Jedenfalls sind wir auf keine Förderprogramme

gestoßen“, sagte Strehl. Von seinem Ansinnen abbringen ließ er sich dadurch nicht. Manchmal muss man eben mit gutem Beispiel vorangehen.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Meyer Logistik, Stephan Klöckner



Leise und emissionsfrei unterwegs: Meyer Logistik setzt die beiden elektrischen Verteiler-Lkw in der Filialdistribution ein.



Im Dialog: Moderator Matthias Rathmann, E-Force One-Mann Flavio Cueni und Meyer Logistik-Chef Matthias Strehl (von links).

# 25 JAHRE

## CharterWay

### Mercedes-Benz

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

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

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

# Potenzial nicht ausgeschöpft

Moderne Fahrerassistenzsysteme im Lkw verhindern Unfälle – oder mindern Folgen deutlich



Schlagzeilen wie „Monstercrash auf der A3“, „Lkw kracht ungebremst in Stauende“, „Drei Tote nach Unfall mit Geisterfahrer-Lkw“ gibt es immer wieder. Wo in Sachen Sicherheit Handlungsbedarf besteht und welche Innovationen die Hersteller und Zulieferer bereits im Angebot beziehungsweise in der Entwicklung haben, war ein zentrales Thema beim 2. Dekra Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin.

Dr. Erwin Petersen, Vizepräsident der Landesverkehrswacht Niedersachsen, beleuchtete in seinem Vortrag die Wirksamkeit insbesondere des Notbremsassistenten (Advanced Emergency Braking System = AEB). Nicht ohne Grund: Denn Kollisionen im Längsverkehr, bei denen ein Güterkraftfahrzeug infolge von Ablenkung, zu geringen Fahrabständen oder nicht angepasster Geschwindigkeit auf ein vorausfahrendes oder stehendes Fahrzeug vorwiegend am Stauende auffährt, bilden einen hohen Anteil an den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen.

Das geht aus Zahlen hervor, die im Rahmen der „Niedersächsischen Werkstatt Autobahn“ erhoben wurden. Eine Analyse 138 schwerer Lkw-Unfälle auf niedersächsischen Autobahnen im Jahr 2015 ergab, dass rund 50 Prozent der Getöteten – 17 von insgesamt

33 – bei Auffahrunfällen ums Leben kamen. Über 80 Prozent der Auffahrunfälle wurden durch Güterkraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen ohne AEBs verursacht. Wie Petersen ausführte, wären etwa 24 Prozent dieser Kollisionen vermeidbar gewesen, hätten die betreffenden Fahrzeuge ein AEBs nach den geltenden EU-Vorschriften an Bord gehabt. Mit zumindest als Sonderausstattung bereits verfügbaren AEBs, die Kollisionen auch mit stehenden Fahrzeugen verhindern können, wären sogar über 80 Prozent der Auffahrunfälle vermeidbar gewesen.

„Um das Unfallvermeidungspotenzial möglichst auszuschöpfen, sollten alle System- und Fahrzeughersteller ihre Notbremsysteme möglichst zügig weiterentwickeln“, forderte er. Ebenso sollte die EU-Verordnung den technischen Möglichkeiten angepasst werden, um die breite Einführung optimaler Systeme als Standardausstattung zu unterstützen.

## Schutz der Schwächsten

Dass die Fahrzeughersteller in Sachen Assistenzsysteme schon eine ganze Menge zu bieten haben, unterstrich Dr. Andreas Schwarzhaupt. „Seit vielen Jahren arbeiten wir an der Vision vom unfallfreien Fahren“, betonte der Senior Manager Driver Assistance

Systems and Automated Driving bei Daimler. Mit dem Notbremsassistenten Active Brake Assist 4 inklusive Fußgängererkennung und dem Abbiege-Assistenten habe Mercedes-Benz Lkw bereits zur IAA 2016 zwei neue Assistenzsysteme auf die Straße gebracht, mit denen die schwächsten Verkehrsteilnehmer, also Radfahrer und Fußgänger, besser geschützt werden können.

Der Active Brake Assist 4 reagiere auch auf querende Fußgänger und könne eine Teilbremsung durchführen. Der Abbiege-Assistent erkenne beim Richtungswechsel an Kreuzungen Fußgänger und Radfahrer und könne den Fahrer optisch und akustisch vor einer Kollision warnen.

„Dank zahlreicher Helfer fahren moderne Lkw schon heute auf einem hohen Sicherheitsniveau“, erläuterte Alexander Banerjee, Projektleiter ADAS CV bei ZF Friedrichshafen. Die Vision eines unfallfreien Fahrens vor Augen, hat der Technologiekonzern mit dem ZF Innovation Truck aktuelle Assistenzsysteme praxisorientiert weitergedacht. Die Ergebnisse sind der Highway Driving Assist (HDA), der versehentliche Spurwechsel verhindert, sowie der in Kooperation mit Wabco entwickelte Evasive Maneuver Assist (EMA) – eine Technologie, die einen Lkw ausweichen und bremsen lässt. Darüber hinaus rangiert das Konzeptfahrzeug mit

der autonomen Manövrierfunktion Saferange selbstständig an die Laderampe.

Auf dem Weg hin zum automatisierten respektive autonomen Fahren dürfte dem Platooning in der Transportbranche künftig eine wesentliche Bedeutung zukommen. Einblicke hierzu gab Walter Schwertberger, Teamleiter Forschung Assistenzsysteme bei MAN Truck & Bus. Die Vorteile des Platooning liegen für ihn auf der Hand: „Die Reaktionszeit wird durch die Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation drastisch gesenkt, der Fahrer erfährt eine Entlastung bei seiner Arbeit, durch die kurzen Abstände zwischen den Fahrzeugen wird die Infrastruktur effizienter genutzt, außerdem lassen sich für mehr Kraftstoffeffizienz Windschatteneffekte nutzen.“

Allerdings gebe es bis zur tatsächlichen Umsetzung im realen Verkehr noch einige Hürden zu meistern. So zum Beispiel bezüglich der allgemeinen Akzeptanz, der rechtlichen Rahmenbedingungen etwa zu den Lenk- und Ruhezeiten oder der Frage nach der optimalen Platooning-Länge.

Welche Vorteile das automatisierte respektive autonome Fahren auch dem innerbetrieblichen Verkehr bringt, erläuterte Andreas Wimmer, Vice President Systems & Vehicle Technologies bei Knorr-Bremse. Das Unternehmen hat einen autonom fahrenden Sattelzug aufgebaut, der fahrerlos den Ver-

kehr zur Laderampe und zurück zum Eingangstor der Spedition bewältigt. So werden Bagatellschäden bei Rangiermanövern und Zeitverluste aufgrund von Fehlbelegungen oder blockierten Laderampen vermieden.

Der Fahrer kann sich anderen Aufgaben zuwenden oder die Zeit nutzen, um seine Ruhezeiten einzuhalten. „Unter den spezifischen Bedingungen eines Speditionshofs mit niedriger Geschwindigkeit und einem abgesperrten Bereich sind auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine schnelle Realisierung gegeben“, sagte Wimmer.

Text: Matthias Gaul |  
Fotos: Stephan Klöck, Daimler

## MEHR IM NETZ



BERICHTE UND BILDER ZUM  
ZUKUNFTSKONGRESS:  
[etm.de/zukonews](http://etm.de/zukonews)

Dr. Erwin Petersen, Vizepräsident der Landesverkehrswacht Niedersachsen, setzt sich für den Notbremsassistenten ein.



### VERANSTALTER



Alles im grünen Bereich.

### MEDIENPARTNER



TEST · TECHNIK · TRENDS



## DER ZUKUNFTSKONGRESS NUTZFahrzeuge

### PREMIUMPARTNER



### BUSINESSPARTNER



### PARTNER



Alles im grünen Bereich, hieß es auch beim Gala-Abend, der zum Netzwerken genutzt wurde.

Für VDA-Präsident Matthias Wissmann ist klar, dass mittels der Digitalisierung und Automatisierung bei den Lkw noch einiges an Potenzial zu heben ist.



In der Ausstellung konnten sich die Besucher über Innovationen informieren.

# Alternativen zum Diesel

Fahrzeugbauer Iveco von CNG- und LNG-Antrieben überzeugt – Verkehrsministerium bereitet Förderrichtlinie vor



Der Fahrzeugbauer Iveco gibt Gas, um den Anteil alternativ angetriebener Lkw in den Flotten seiner Kunden auszubauen. Im Portfolio hat das Unternehmen wahlweise Elektro- und Gasantriebe. Ist der Elektroantrieb bisher dem Transporter Daily und Bussen vorbehalten, sind CNG- und LNG-Antriebe eher für den Verteiler- und Fernverkehr interessant. Als Vorteile für Gasantriebe nannten Vertreter von Iveco bei einer Infoveranstaltung in Ulm einen geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß und eine niedrigere Lärmbelastung. Der letzte Punkt ist vor allem für die Belieferung von Innenstädten ein Argument.

„Wir fühlen uns einerseits der Nachhaltigkeit verpflichtet und sind andererseits überzeugt, dass jeder Entwicklungsschritt zu einer höheren Effizienz und niedrigeren Unterhaltskosten führt“, sagte Sascha Kaehne, Vorstand für Vertrieb und Marketing bei Iveco Magirus, im neuen Kundenzentrum vor mehr als 100 Besuchern.

Akzente setzt Iveco verstärkt durch das Engagement bei LNG, einem durch Kälte komprimierten Gas. Das eben erst vorgestellte Modell Stralis NP mit 460 PS bringt es auf Reichweiten von bis zu 1.600 Kilometer (siehe Kasten), bei CNG-Fahrzeugen sind Entfernungen von knapp 570 Kilometer möglich. Dabei lassen sich CNG und LNG im Lkw auch kombinieren.

Eine Hürde für Flottenbetreiber sind aber der relativ hohe Anschaffungspreis und die – zumindest im Fall von LNG – lückenhafte Tankstelleninfrastruktur. Beim LNG-Lkw sind die Kosten in der Anschaffung um 30 bis 40 Prozent höher, beim CNG-Lkw um etwa 20 Prozent, verglichen mit Diesel-Lkw. „Bei LNG hat man die höheren Kosten nach fünf Jahren eingefahren“, erläuterte Kaehne. „Danach verdient man Geld damit.“

Doch winken Erleichterungen: Der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Norbert Barthle, wies auf eine geplante Förderrichtlinie zum Erwerb von Gasfahrzeugen ab 7,5 Tonnen hin. „Sie ist noch in der Ressortabstimmung“, sagte er und betonte: „Sie wird kommen, egal, wie die neue Bundesregierung aussieht.“ Bedenken mit Blick auf die Versorgung lassen sich offenbar ausräumen: Bundesweit gibt es laut Barthle rund 900 Erdgas-Tankstellen.

Was das flüssige Gas LNG angeht, sieht es nicht ganz so rosig aus: Eine Tankstelle steht im Berliner Raum, weil Meyer Logistik dort neuerdings 20 LNG-Fahrzeuge einsetzt. Zwei weitere baue Shell derzeit in Hamburg, erläuterte Peter Meyer, Leiter des Bereichs Außenbeziehungen bei der Initiative Zukunft Erdgas. Doch machte er deutlich, dass ein Netz von 14 Tankstellen entlang der deutschen

Hauptmagistralen ausreiche, um den Bedarf zunächst zu decken.

Auch die Bundesregierung ist von den Vorteilen des Gasantriebs überzeugt – zumindest als Brückentechnologie. Nicht ohne Grund hat sie einer Verlängerung der Steuerbefreiung über das Jahr 2018 hinaus zugestimmt, wie

Barthle sagte. „Damit haben Hersteller, Nutzer und Kunden langfristige Planungs- und Investitionssicherheit.“ Sein Haus kostete diese Entscheidung einige Hundert Millionen Euro. Es muss die Steuerbefreiung gegenfinanzieren.

Eine Präferenz für Gas haben die Verantwortlichen im Verkehrs-

ministerium aber nicht. Barthle wies auf die Technologieoffenheit des Hauses hin. „Unser Ansatz ist es, die Mobilität nutzerfreundlich zu machen und die Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Mensch immer geringer werden zu lassen.“

Text: Matthias Rathmann | Foto: Iveco

## LNG-LKW MIT 460 PS

### Die technischen Daten:

Iveco stellt mit dem neuen Stralis NP 460 eine 460 PS starke LNG-Sattelzugmaschine mit 13-Liter-Motor und automatisiertem 12-Gang-Getriebe vor. Dank der Kombination mit dem automatisierten 12-Gang-Hi-Tronix-Getriebe und dem GPS-basierten Hi-Cruise-Predictive-Driving-System ist die mit Erdgas betriebene Zugmaschine besonders für den schweren Fernverkehr geeignet. Je nach Kundenwunsch kann der Lkw mit CNG-Tanks, LNG-Tanks oder mit einer Kombination aus beiden Kraftstofftanks geordert werden. Im Falle der reinen LNG-Tankversion liegt die Reichweite des Stralis NP laut Hersteller bei bis zu 1.600 Kilometern.

### Die Umweltbilanz:

Der neue Erdgas-Motor reduziert die Partikel im Abgas um 99 Prozent, die Stickoxidwerte liegen um 60 Prozent unter den Euro-6-Grenzwerten. Der Stralis NP 460 ist erheblich leiser als eine mit Diesel betriebene Zugmaschine. Dazu gestaltet sich die Abgasnachbehandlung mit 3-Wege-Katalysator ohne Regenerationsphasen oder den Einsatz von Zusatzstoffen als technisch einfach und erhöht den zur Verfügung stehenden Bauraum und die Nutzlast.

### Die Nachfrage:

Gut ein Jahr nach Einführung des 400 PS starken, ebenfalls mit reinem LNG betriebenen Stralis NP 400 mit 8,7 Liter starken Cursor 9-Motor haben sich laut Iveco schon 100 Kunden für die Erdgas-Technologie entschieden und so einen Auftragsbestand von 1.600 Fahrzeugen geschaffen.

jho

**Ford Umwelt-Initiative**

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

Abbildungen zeigen Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

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

**Ford**

**Eine Idee weiter**

# Keine Kompromisse

Volvo setzt im Fernverkehr auf Flüssiggasantrieb, um CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern – wahlweise mit 420 und 460 PS



Bis zum Jahr 2030 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 30 Prozent im Vergleich mit dem Basisjahr 2005 sinken. Dieses Ziel der europäischen Politik bedeutet für die Fahrzeug- und Transportindustrie eine immense Herausforderung, insbesondere wenn es um den Güterfernverkehr geht, der bislang nahezu ausschließlich mit Diesel-Lkw erbracht wird. In diesem Segment kommen 72 Prozent aller Nutzfahrzeuge zum Einsatz. Bleibt dort der Umstieg vom fossilen Diesel auf einen CO<sub>2</sub>-armen Antrieb aus, wird das ausgegebene Ziel kaum zu erreichen sein.

Mehrverbrauch würde also den CO<sub>2</sub>-Vorteil von fossilem Erdgas weitgehend aufheben.

Gegen das Otto-Prinzip spricht zudem das deutlich geringere Drehmoment. Jedoch lautet das Motto von Volvo Trucks bei der Entwicklung des Gasantriebs: „Keine Kompromisse.“ Das erklärt Lars Mårtensson, Leiter Umwelt und Innovation bei Volvo Trucks. Der Erdgasantrieb à la Volvo soll also mit den gleichen Werten für Effizienz und Leistungsentfaltung aufwarten wie das nominell gleich starke Dieselaggregat. Die Lösung verspricht ein Dieselmotor, der das Erdgas durch eine Pilotinjek-

fahrt überzeugen. Der Vergleich zwischen LNG- und Dieselmotor auf dem kurzen Testkurs, der unter anderem mit einem deftigen Achtprozentiger gespickt ist, ergab bei der ersten Fahrt tatsächlich keinen spürbaren Unterschied. Beide Leistungsstufen brachten die 30-Tonnen schwere Fuhre in Kombination mit schneller 2,47er- (G13K460) beziehungsweise kürzerer 2,64er-Übersetzung (G13K420) mit kurzem Anlauf in Schwung und hielten sie auch am Achtprozent am Laufen. Volvo scheute sich übrigens nicht, die Züge auf 40 Tonnen auszuladen. Das geringere Zuggewicht war ein Zugeständnis an den Betreiber des Testareals, der Angst um seine Fahrbahnoberfläche hatte. Das kürzere Drehzahlplateau dürfte Ursache für die eine oder andere zusätzliche Schaltung von I-Shift sein.

Eine Spezialität der LNG-Fahrzeuge ist der LNG-Tank nach dem Bauprinzip einer Thermoskanne. Erdgas verflüssigt sich bei Umgebungsdruck erst bei minus 162 Grad. Bei höheren Temperaturen sind entsprechend höhere Drücke nötig. Einen Industriestandard gibt es hierfür jedoch noch nicht. Volvo speichert das LNG bei minus 145 Grad und einem Druck von drei bar. Für die Änderungen an Motor, Abgasanlage und den Tank gibt Volvo ein Mehrgewicht von 106 Kilo gegenüber der Dieselsevariante an.

Muss der Fahrzeugbetreiber vom moderaten Mehrgewicht abgesehen also tatsächlich keine Kompromisse eingehen? Leider doch, lautet aktuell die Antwort. Zunächst einmal muss ein Netz an LNG-Tankstellen entlang der Transport-Transversalen entstehen. Das treibt die EU im Rahmen des Blue-Corridor-Projekts voran, dessen Ziel Zapfstellen im Abstand von 400 Kilometern entlang der wichtigen Versorgungsadern sind. Bislang sind Tankstellen vor allem rund um die Küsten Europas entstanden – also dort, wo LNG mit Schiffen angelandet wird – insbesondere in den Niederlanden, Spanien und Italien. Weiße Flecken auf der Karte sind indes die Staaten Mittel- und Osteuropas. Auch in Deutschland sind solche öffentlich zugängliche Tankstellen noch Mangelware.

Die Alternative für Flotten ist, selbst Tankstellen zu errichten. Hier reicht das Angebot von der stationären Anlage, um eine Großflotte von 30 bis 70 Fahrzeugen je Tag zu versorgen und die mit einem Millionen-Invest einhergeht, bis hin zur mobilen Lösung auf Basis eines Containers oder eines Tankaufliegers, die für einen sechsstelligen Betrag zu haben sind und mit der sich eine kleine Flotte von etwa 10 bis 15 Fahrzeugen pro Tag versorgen lässt.

Der LNG-Tankprozess verläuft ähnlich flott wie das Tanken von Diesel. Doch wegen der tiefkalten Lagerung von LNG muss der Fah-

rer Schutzkleidung tragen. Das Handling von Anlage und Tankschlauch erfordert zunächst eine Anleitung, ist mit ein wenig Routine jedoch kein Hexenwerk.

Volvo arbeitet gleichzeitig am Aufbau eines Servicenetzes. Aktuell qualifiziert sich in Deutschland die erste Werkstatt, weitere sollen folgen, wobei Volvo die Prioritäten entsprechend der Verbreitung der Fahrzeuge setzen will.

## Servicenetze im Aufbau

Und dann wäre da noch der Preis. Klar: Ein Fahrzeug, das mehr Antriebstechnik enthält, kostet auch mehr. Einen Listenpreis oder Finanzierungsbedingungen wollen die Volvo-Vertreter aber nicht nennen. Dort heißt es: Die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge werde von Faktoren beeinflusst, die von Region zu Region unterschiedlich sind. Der Refinanzierungszeitraum hänge stark von der Incentivierung von Kraftstoff und von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie von

der jeweiligen Laufleistung ab. Es sei jedoch innerhalb von 2,5 bis 4 Jahren durchaus möglich, die Mehrkosten des LNG-Volvo einzufahren, verspricht Volvo-Produktmanager Mats Franzén.

Um Diesel- und Gaspreis zu vergleichen, ist es übrigens nötig, von Kilo in Liter umzurechnen. Wobei der Energiegehalt von einem Liter Diesel demjenigen von 0,72 Kilogramm Erdgas entspricht. Die Preise für LNG variieren in Europa stark und reichen von 40 Cent pro Kilo in Spanien bis hin zu 80 Cent in Schweden. Deutschland rangiert etwa in der Mitte dieser Spanne. Das Preisniveau in der EU beträgt laut Volvo 77 Cent pro Kilo und bezogen auf den Energieinhalt eines Liters Diesel 55 Cent.

Wenn also auch bei den Fahrleistungen keine Kompromisse nötig sind, ist es die Infrastruktur, um die sich Flotten vor der Investition Gedanken machen müssen.

Text: Thomas Rosenberger |  
Fotos: Rosenberger, Volvo Trucks

## OTTO-PRINZIP ZEHRT CO<sub>2</sub>-VORTEIL VON ERDGAS BEINAHE AUF

Zumal der schwere Regional- und Fernverkehr einen Energieträger benötigt, der Distanzen bis 1.000 Kilometer ermöglicht und zugleich die benötigte Leistung bereitstellt. Zudem muss dieser Antrieb eine wirtschaftliche Lösung für Transportunternehmen darstellen. Volvo Trucks setzt hier auf Erdgas. Bei dessen Verbrennung entstehen 20 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Kommt Bio-Erdgas zum Einsatz, sind Einsparungen von 100 Prozent (Tank-to-Wheel-Bilanz) möglich. Jedoch sind die verfügbaren Mengen von Bio-Methan noch gering. Daher sind Beimischungen von Bio-CNG zu fossilem CNG vorerst die praktikabelste Lösung. Die CO<sub>2</sub>-Reduktion entspricht dann also der Beimischungsquote.

Als unter Druck und bei tiefen Temperaturen verflüssigter Kraftstoff LNG (Liquefied Natural Gas) kann Erdgas den wesentlichen Nachteil dieses Kraftstoffs aufheben. Denn das Volumen von LNG verringert sich im Vergleich zum gasförmigen CNG um das 600-fache. Bei gleicher Tankgröße sind im Vergleich zu CNG also deutlich größere Reichweiten möglich.

Doch Erdgas verfügt über eine deutlich höhere Zündtemperatur als Diesel oder auch Benzin. Eine Fremdzündung ist also nötig, um den Verbrennungsvorgang zu starten, weswegen für den Einsatz von CNG im Nutzfahrzeugsegment in der Regel Dieselmotoren mit dem Zylinderkopf eines Ottomotors zum Einsatz kommen – mit den systemischen Nachteilen des Otto-Verbrennungsprozesses. Vor allem die Kraftstoffeffizienz ist hierbei wesentlich geringer. 15 bis 25 Prozent beträgt der Nachteil zu Lasten des Fremdzünders im Vergleich mit einem Dieselmotor. Der dadurch entstehende

tion Diesel zündet und nach dem Dieselpinzip arbeitet.

Herzstück des Motors ist ein Injektor mit zwei konzentrischen Nadeln, der zunächst eine geringe Menge Diesel in den Brennraum injiziert, gefolgt im Abstand von Millisekunden von einer deutlich größeren Menge gasförmigen Erdgases, das die eigentliche Energie für den Fahrzeugantrieb erzeugt. Durch den Motorkühlkreis wird das LNG auf dem Weg zur Einspritzdüse erwärmt und wandelt sich dabei zu CNG um. Dafür, dass LNG überhaupt erst aus dem Tank hin zum Motor gelangt, ist zudem eine hydraulische Pumpe nötig.

## Erdgas entflammt

Die durch Kompression entzündete Dieselinjektion entflammt dann das Erdgas. Das Mischungsverhältnis in der Brennkammer entspricht etwa 90 Prozent Gas zu 10 Prozent. Das bedeutet aber auch, dass der LNG-Antrieb eine Abgasnachbehandlung inklusive SCR-System und Partikelfilter benötigt wie ein konventioneller Diesel-Lkw, um die Euro-6-Norm zu erfüllen.

Volvo setzt auf der D13-Motorfamilie auf. Als LNG-Variante G13 ist der Motor in Leistungsstufen mit 420 und 460 PS zu haben. Die Leistungsentfaltung entspricht nahezu jener der gleichstarken Dieselsevariante. Allerdings liegt das maximale Drehmoment über einen geringeren Bereich zur Verfügung. Die Volvo-Ingenieure haben die Software des I-Shift-Getriebes derart angepasst, dass die Unterschiede kaum zu bemerken sind. Wie gut das in der Praxis funktioniert, davon konnten sich Journalisten nun bei einer Test-



Eine mobile LNG-Tankanlage ist die Alternative zur noch nicht flächendeckend ausgebauten Tankinfrastruktur.

20 Prozent

WENIGER CO<sub>2</sub> ENTSTEHT BEI DER VERBRENNUNG VON ERDGAS

## TECHNISCHE DATEN

	Volvo FM/FH 420 LNG	Volvo FM/FH 460 LNG
Motor	G13C Euro 6 per SCR und DPF	G13C Euro 6 per SCR und DPF
Leistung	309 kW/420 PS	338 kW/460 PS
Max. Drehmoment	2.100 Nm bei 1.000–1.400/min	2.300 Nm bei 1.100–1.300/min
Getriebe	Volvo I-Shift (AT2612F)	Volvo I Shift (AT2612F)
Verfügbare Modelle	Sattelzugmaschine (4x2, 6x2, 6x4) oder Fahrgestell (4x2, 6x2, 6x4)	
Fassungsvermögen LNG-Kraftstofftanks*	LNG-Tank mit 115 kg (275 l), 155 kg (375 l) oder 205 kg (495 l)	
Optionen (Auswahl)	Motorbremse VEB+ (375 bzw. 470 kW), Retarder, Hinterachsübersetzungen: 2,47, 2,64, 2,85, 3,08 : 1, alle FH- und FM-Fahrerhausvarianten verfügbar	

\*hinzu kommen Diesel- und Adblue-Tank. Testfahrzeuge mit 170-l-Dieseltank und 65-l-Adblue-Tank. Mit größtem LNG-Tank Reichweite bis 1.000 km. Alle Angaben laut Hersteller

# Tesla mischt die Branche auf

Präsentation des mit Spannung erwarteten Elektro-Sattelzugs Semi – Autopilot serienmäßig an Bord



## 800 Kilometer

BETRÄGT NACH  
ANGABEN VON TESLA  
DIE REICHWEITE DES  
MODELLS SEMI

Zweimal schon hat Tesla-Chef Elon Musk die Präsentation seines Elektro-Lkw Semi verschoben. Mitte November war es dann so weit: In Kalifornien wurde der mit Spannung erwartete Truck der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit markigen Worten schürte Musk die Erwartungen an seinen ersten Lkw mit voll-elektrischem Antrieb. Auf Twitter

den Eckpunkten: Beim Tesla Semi handelt es sich um eine Sattelzugmaschine der amerikanischen Class 8. Damit darf der E-Lkw samt Trailer maximal 36 Tonnen wiegen – und kommt den europäischen Schwerlast-Lkw so schon recht nahe. Auch auf die US-typische Haube verzichtet der Tesla-Truck weitgehend: Seine Front steigt in einem steilen Winkel an, die hinteren Räder sind abgedeckt.

Der Fahrer sitzt mittig im Cockpit und ist von zwei großen Touchscreens umgeben, die automatisch mit einem Flottenmanagementsystem verbunden sind. Die in zwei Größen für den Fern- und Verteilerverkehr aufgefahrene Kabine lässt dank riesiger Fensterflächen eine gute Sicht nach vorne und zur Seite zu. Außergewöhnlich ist das Design des Semi allemal – Musk hat kaum übertrieben, als er den Lkw als „unwirklich“ bezeichnete.

In der heutigen Nutzfahrzeugwelt zumindest unkonventionell kommen auch die Technik und die Präsentation des Semi daher: Musk betonte, dass der Semi ohne Trailer innerhalb von fünf Sekunden auf 60 Meilen pro Stunde (etwa 96 km/h) beschleunigt. Bei einer dauerhaften, fünfprozentigen Steigung könne der Lkw ein Tempo von mehr als 100 km/h halten. Schaltvorgänge seien im Tesla

Semi nicht nötig, ein Getriebe sei nicht an Bord. Als maximal mögliche Reichweite des E-Trucks nannte Musk 500 Meilen, umgerechnet rund 800 Kilometer – und das voll ausgeladen bei hohem Tempo auf der Autobahn.

Innerhalb von 30 Minuten lasse sich die Batterie mittels spezieller Megacharger so weit aufladen, dass der Lkw wieder knapp 650 Kilometer zurücklegen könne. Dies könne an der Laderampe oder während der vorgeschriebenen Pausen geschehen, so Musk.

Vier unabhängig arbeitende E-Motoren würden an jedem Rad der beiden hinteren Achsen zum Einsatz kommen. Konkrete Leistungsdaten zu den Triebwerken und der eingesetzten Batterie machte der Tesla-Chef nicht, nur so viel: Abgeleitet seien die E-Motoren vom Tesla Model 3, voll ausgeladen benötige der E-Truck weniger als zwei Kilowattstunden an Energie pro Meile (rund 1,6 Kilometer).

Auch beim Tesla Semi legt Musk großen Wert auf Sicherheit: Jeder Lkw, den Tesla verkaufe, werde einen Autopiloten serienmäßig an Bord haben. Der Truck werde im Notfall automatisch bremsen, Fußgänger erkennen und in der Fahrspur bleiben. Insgesamt garantiert Musk beim Semi eine Lebenszeit von rund 1.600.000 Kilometern.

Ziehe man die Gesamtbetriebskosten heran, sei der Elektro-Lkw dazu pro Kilometer gerechnet günstiger als ein konventioneller Diesel-Lkw. Das treffe besonders zu, wenn er im Konvoi unterwegs sei – der Semi sei platooningfähig, so Musk.

Den neuen Tesla E-Lkw kann man ab sofort für 5.000 US-Dollar

pro Fahrzeug reservieren. Firmenchef Elon Musk wird die Praxis-tauglichkeit des Semi zu dem von ihm kommunizierten Marktstart im Jahr 2019 dann beweisen müssen. Und zwar auf der Straße. Und nicht nur auf Twitter.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Tesla



Futuristisch: Der Fahrer sitzt mittig im Cockpit und ist von zwei Touchscreens umgeben.

schrieb er, der Semi „könne sich in einen Roboter verwandeln, gegen Aliens kämpfen und einen höllischen Latte Macchiato machen“.

Sollte am Ende also doch alles nur ein Witz sein? Nein. Nach der Enthüllung der ersten Daten ist klar, dass Tesla es ernst damit meint, die Lkw-Welt von hinten aufrollen zu wollen. Zunächst zu

## Erstkäufer gefunden

Fercam und Girteka zeigen Interesse am neuen Tesla Semi



„Wir wollen das grünste Transportunternehmen werden“

GIRTEKA-CHEF EDVARDAS LIACHOVICIUS ZUR MOTIVATION DES KAUFES

Unmittelbar nach der Präsentation des Tesla-Lkw ließ die litauische Großspedition Girteka verlauten: „Wir kaufen als erster Logistiker in Europa den Elektro-Lkw Semi des Herstellers Tesla.“ Girteka wolle das grünste Transportunternehmen werden, erklärte Vorstandschef Edvardas Liachovicus in Vilnius die Beweggründe. Weitere Details, etwa zum Auslieferungszeitpunkt, nennt das Unternehmen auf Anfrage noch nicht.

Nur wenige Tage später zog der nächste Logistiker nach: Fercam mit Sitz im italienischen Bozen hat den Semi sogar schon bestellt, musste zu diesem Zweck allerdings in die Trickkiste greifen. Denn der Tesla-Lkw ist zunächst exklusiv in den USA und in Kanada zu haben. Um das Fahrzeug bestellen zu können, habe das US-amerikanische Partnerunternehmen MAO geholfen.

Wie der Logistikdienstleister berichtet, soll der Lkw kurz nach Eintreffen in der MAO-Niederlassung in New Jersey nach Europa exportiert werden. In den USA



und in Kanada kommt der Semi offenbar ebenso gut an: Medienberichten zufolge hat die kanadische Supermarktkette Loblaw bereits 25 Fahrzeuge geordert, der US-Einzelhandelskonzern Walmart 15. Die US-Unternehmen J.B. Hunt, Ryder Systems und Meijer zeigen demnach ebenfalls Interesse.

Text: Franziska Nieß, Matthias Rathmann | Fotos: Thomas Küppers, Girteka

Die Marken der BPW Gruppe: BPW | ERMAX | HBN-Technik | HESTAL | idem telematics

5+3 Jahre

ECO Plus GARANTIE

Viel erwarten.  
Mehr bekommen.  
Die neue ECO Plus Garantie.

Danach kann man sich nur die Finger lecken. Die neue, erweiterte 5+3 Jahre ECO Plus Garantie von BPW überzeugt mit noch mehr besten Zutaten:

- jetzt auch gültig für die Luftfedern ECO Air COMPACT, ECO Air COMPACT HD und Airlight II im On-Road- und Standard Off-Road-Einsatz ohne Kilometerbegrenzung in ganz Europa
- jetzt mit 3-jähriger Garantie auf Bremszylinder, Stoßdämpfer und Luftfederbälge
- jetzt auch für Trailer in zweiter Hand
- jetzt mit vereinfachter +3 Jahre Anschlussgarantie mit reduziertem Wartungsaufwand

Für alle detaillierten Leistungen und aktuellen ECO Plus Garantiebedingungen fragen Sie bitte Ihren BPW Ansprechpartner oder besuchen Sie uns unter:  
[www.bpw.de/eco-plus-garantie](http://www.bpw.de/eco-plus-garantie)

WIR FREUEN UNS AUF IHREN ANRUF.  
02262 / 78 2116

we think transport

# Die Liga der Außergewöhnlichen

Fünf Helden treten in Form von Sondermodellen und Extra-Ausstattungen gegeneinander an: Mercedes Actros 1863



Freude am Sparen – darin liegt ihre Mission sicher nicht. Freude am Fahren trifft es eher. „Schöner Wohnen“ könnte das Motto ebenso gut heißen, das über diesen Lkw mit ganz besonderer Note steht. Fahrzeuge der gehobenen Klasse in all ihren Facetten mal etwas ausgiebiger zu beleuchten, das hatte sich die Redaktion auf die Fahnen geschrieben.

Doch was ist der Stoff, aus dem die Träume sind? Der eine würde, überspitzt gesagt, für einen Motor mit mehr als 600 oder 700 PS auch eine Holzbank als Fahrersitz in Kauf nehmen. Dem anderen würden 500 PS oder weniger locker reichen, wenn nur das gesamte Ambiente möglichst stattlich ausfällt.

Sondereditionen mit vielen vorkonfigurierten Extras wären eine Möglichkeit, sich weg von der Masse hin zur Extraklasse zu bewegen. Für diese Option stehen die MAN Performance Line Edition, die High Edition 520 der Reihe Renault T sowie ein Volvo FH in Art Performance Edition.

Auf anderem Weg zum gleichen Ziel führt die Methode, sich ausgiebig im Regal der Extras zu bedienen. Unter diesem Motto treten an: ein Mercedes Actros 1863 mit Big-Space-Kabine sowie ein Scania V8 als S 730 mit Highline-Fahrerhaus und ebenem Boden.

## MAN mit viel Edelstahl

Geboten wird da allerhand. Beispiel MAN: Als Edelstahl-Baron fährt vor, was der Fahrzeugbauer als Sonderserie zur IAA 2016 vorgestellt hatte: die MAN Performance Line Edition, die nicht nur beim Motor aus dem Vollen schöpft. Vormalig dem Schwertransport vorbehalten, gibt es die stärkste D38-Maschine nun für die großen Straßenroller ebenso wie für den TGX in Traktionsmission.

Das 15-Liter-Aggregat reagiert auf die kleinste Berührung, die ihm die Fußspitze per Gaspedal vermittelt. Antrittsstärke ist es obendrein: Schon bei 930 Touren kann der Motor sein stattliches maximales Drehmoment von 3.000 Newtonmetern in die Waagschale werfen. Bis 1.400/min reicht diese immense Kraft. Überhaupt knausert der 18.640 keineswegs mit seinen üppigen Reserven, sondern lässt der Lebensfreude klingvollen Lauf.

In XXL-Version lautet die Botschaft des TGX: Größe ist's, was zählt. Die kubische Kabine, seit Jahrzehnten Konstruktionsprinzip bei MAN, steht ganz im Zeichen maximaler Raumausbeute. Mit 9,3 Kubikmeter umbauten Raums zählt das XXL-Fahrerhaus noch immer zu den ganz großen seiner Zunft. Was die Qualität der Materialien angeht, steht seit 2007 hochwertiger Pkw-Standard Pate. Mit den zur IAA eingeführten Sensoren für Regen und Licht muss sich der Fahrer auch nicht mehr ums Aktivieren von Scheibenwischern oder Abblendlicht kümmern.

Ein Sieben-Zoll-Touchscreen ist im Ensemble namens MMT Advanced ebenso geboten wie die Möglichkeit, gleich zwei Mobiltelefone mit dem Lkw zu koppeln. Die Sprachsteuerung funktioniert tadellos. Zwei USB-Schnittstellen und ein AUX-Dock grüßen vom rechten Rand der offenen Konsole herüber, um das mobile Endgerät aufzunehmen.

Performance Line Edition bedeutet: Beim Anschalten des Radios leuchtet Dreierlei auf – das Löwensymbol, der Markenname und dann auch der Schriftzug Performance Line, der beifahrerseitig noch einmal in den Armaturen aufblitzt. Das Löwenmotiv erscheint ein zweites Mal in edler Prägung in den Kopfstützen der in Leder und Alcantara ausgeführten Luxusitze, deren blaue Sicherheitsgurte mit der Farbe des Löwen unter dem Bett korrespondieren.

Draußen unterscheidet sich die Performance Line Edition von ihren gewöhnlichen Brüdern durch anthrazitfarbene Lackierung so-

wohl der Spiegelgehäuse als auch der Kühlerschutzblende. Weil es beim Testfahrzeug auch gern etwas mehr sein darf, kommt das Stylingpaket ins Spiel. Dazu gehören hochglanzpolierte Front- und Seitenbügel aus Edelstahl sowie eine Dachbrücke mit vier Halogenflutern. Da verwundert es kaum mehr, dass der Lkw auch noch in jenem brillanten Stahlblau-Metallic lackiert ist, das MAN mit der 100-Jahre-Edition aufgebracht hat.

## Daimler mit vielen Extras

Der Vertreter mit dem Stern im Grill gehört zwar keiner speziellen Sonderserie an. Dieser Actros 1863 beweist aber, dass sich eben auch aus dem gewöhnlichen Se-

Stichwort Solo Star-Concept: Den Spitznamen Lümmelecke hatte diese Innenarchitekturvariante mit ihrer eckschaartigen Gestaltung schnell weg, kaum war der neue Actros anno 2011 vorgestellt. Und trefflicher lässt sich kaum ausdrücken, wozu dieses, hinten in der Beifahrerreihe installierte Sitzmöbel einlädt: sich in den Polstern zu räkelnd und zugleich die Beine hochzulegen.

Links im rechten hinteren Eck klappt ein formidables Tischleindeckdich runter, zu dem auch ein integriertes Geschirrfach gehört. So lässt es sich dort vorzüglich speisen. Ein gewisser Preis ist aber zu zahlen für den Luxus: So bleibt vom rechten Außenstufach nicht mehr viel Raum übrig. Zum anderen fehlt dem Solo Star-Actros die zweite Rollbox in der Mitte.

App lässt sich so gut wie jedes Smartphone auf dem riesigen Touchscreen spiegeln und dann vom Bildschirm aus bedienen.

Erst recht sehen lassen kann sich im Mercedes, was die Fuhre in Fahrt bringt. Arbeitet da im Maschinenraum doch ein 15,6 Liter großer Big Block, der es – nicht zuletzt dank drehzahlunempfindlichen Turbocompoundantriebs – faustdick hinter den Ohren hat. Mit dem Eco-Modus der Powershift-Automatik ist dieser Big Block erst gar nicht zu haben, sondern ausschließlich mit Powermodus als zusätzlichem Fahrprogramm.

Ungeniert langt der Reihen-Sechszylinder bei der Drehzahl schon im Normalmodus zu und braust die Berge mit einem Elan und kultiviertem Lauf hinauf, dass es eine wahre Freude ist. Auf kur-

## ACTROS LÄSST SICH IN KLEINES FITNESSSTUDIO VERWANDELN

rienbaukasten durchaus etwas sehr Attraktives zaubern lässt. Das beginnt mit der Lackierung, die auf den schönen Namen Champagner Metallic getauft ist, und geht weiter mit einem Griff ins Regal des silberfarbenen glänzenden Schmucks, an dem es diesem Actros wahrlich nicht mangelt.

Das Spektrum reicht vom funkelnden Frontbügel über nicht minder blitzend verblendete Räder und Naben sowie chromblinkernde Kühlergrillinlays in doppelter Stärke bis hin zu Edelstahltrittchen, verchromter Umrahmung des Markenemblems sowie Edelstahldachbügel mit entsprechender Galerie an Leuchten. Klar, dass auch eines nicht fehlen darf: die beleuchtete Fassung des großen Sterns vorn an der Front.

Ist die Big-Space-Kabine des 1863 über den 1,63 Meter in der Höhe messenden Einstieg erst mal geentert, zeigt sich schnell: Da ist kein Blender am Werk. Denn dort gibt es eben auch eine Fülle an inneren Werten, die allein für sich und ohne all den äußeren Putz genügen würden, eine gewisse Begeisterung hervorzurufen. Zweierlei steckt den großen Rahmen ab, in dem das Interieur zu verorten ist: Style Line und Solo Star-Concept heißen die Schlagwörter, die zum einen die Anmutung der Armaturen meinen, zum anderen die besondere Innenarchitektur des mit einem ebenen Boden versehenen Actros-Gehäuses bezeichnen.

Stichwort Style-Line: Zierteile und Blenden in Chromoptik satt bilden das Charakteristikum dieser Variante des Actros-Designs, die im Gegensatz zur eher holzorientierten Home-Line einen gewissen technisch-kühlen Pfiff verströmt.

Wer sich nicht direkt am großen Tisch im Rückraum zu schaffen machen möchte, kann für Schreibarbeiten auch auf eine Art Klemmbrett zurückgreifen, das nicht nur am Lenkrad festen Halt findet. „Top Fit“ steht schließlich für eine weitere Art von Brett, das zusammen mit zwei Expandern die Kabine in ein kleines Fitnessstudio verwandelt. Bleibt der Blick in die Multimediaabteilung: Mit ihr steht der Actros nicht nur des 9,3 Zoll in der Diagonale messenden Bildschirms wegen einzigartig da. Für volles Programm ohne übermäßige Ablenkung auch während der Fahrt steht das daimlersche System samt Apple Car Play und Mirror Link. Mit der passenden

vigen Strecken dürfte die Seitenneigung der Kabine aber gern etwas geringer ausfallen. Insgesamt ist die Geräuschkulis im Actros 1863 nicht ganz so frei von störenden Frequenzen wie im MAN 18.640, aber insgesamt einen Tick leiser. Der Sound der Maschine tönt, vor allem unter hoher Last, fast so genüsslich wie der kernige Klang des D38 beim TGX.

## Renault mit 520 PS

Mit einem Big Block wie MAN oder Mercedes kann der Renault T nicht dienen. Längst sind die Zeiten vorbei, in denen ein großer

# KÖGEL

Für alle, die wissen was sie wollen ...

Leidenschaft für Nutzfahrzeuge seit 1934

**Ihr Plus – Handhabung ✓**  
z.B. Anwenderfreundlichkeit mittels praxisgerechter Lösungen für Ihre Branche u.a. Pharmaprodukte, Pflanzen, ...

**Ihr Plus – Qualität ✓**  
z.B. PurFerro quality – Komponenten aus dem hauseigenen Kompetenzzentrum für Sandwichpaneelen

**Ihr Plus – pro Umwelt ✓**  
z.B. Umweltfreundlichkeit dank optimierter Aerodynamik und verminderter Geräuschemissionen

**Ihr Kögel Cool – PurFerro quality**

www.koegel.de



Die Testarbeit will koordiniert werden: Vier Tage lang prüfte die Redaktion

# gewöhnlichen Gentlemen

3, Scania S 730, Volvo FH 540, Renault T 520 und MAN TGX 18.640 – Komfort und Fahrfreude im Vordergrund



# 730 PS

BRINGT DER VERTRETER  
DER NEUEN SCANIA  
S-BAUREIHE ZUM  
VERGLEICH MIT

V8 der US-Marke Mack im Maschinenraum eines Renault Magnum rumorte. Heute ist bei 13 Liter Hubraum und maximal 520 PS Schluss. Die Franzosen pflegen nun aber in vielem eine etwas andere Note. Und da machen sie gerade dann keine Ausnahme, wenn es um Lkw geht. Man denke eben nur an den verflissenen Renault Magnum, der zwar eigenwillig, aber auch ein Charakterkopf war.

anfangs sicherlich gewöhnungsbedürftig. Ebenso die Grillpartie, die sich anders als sonst üblich nach unten hin nicht verjüngt, sondern breiter wird.

Doch hat diese Gestaltung den von Renault ausdrücklich beabsichtigten Effekt, dass das Fahrerhaus vorn auf der Front so üppig Platz für ein Firmenlogo bietet wie bei keinem anderen aktuellen Lkw. Und das ist doch eine nette Ges-

MP3-Player oder Smartphone anzuschließen, ohne hinterher Kabelsalat vor der Nase zu haben.

Großgeschrieben wird das Kulinarische: Fürs Tafeln à la Gott in Frankreich gilt es nur, den groß ausgeführten und mit Antirutschbelag versehenen Klapptisch in die Horizontale zu bringen. Der kann mit verschiedenen Aussparungen für Besteck und Trinkgefäße aufwar-

ten. Platz genommen wird an ihm entweder auf dem um 120 Grad drehbaren Lederbeifahrersitz oder in der Horizontalen auf der Liege. Zu bekömmlicher Schräglage verhilft dem Rücken eine einhängbare Lehne, die beim Renault die gleiche Funktion erfüllt wie anderweitig ein aufstellbares Kopfteil. Übermamt der Schlaf den Fahrer, so schirmen seinen Schummer nebst

Verbundglas-Seitenscheiben auch isolierte Rundumvorhänge gegen unerwünschte Wärmeeinstrahlung oder Geräusche ab.

Scania als Ausnahme-Lkw

Keine Sonderedition wie der Renault High Edition zwar, >



Der 15,6-Liter Motor im Actros bringt die Fuhre prima in Fahrt. Auch innen fehlt es dem Fahrer quasi an nichts.

Beim T-Modell von Renault, hier in Maxispace-Version und in Gestalt der Sonderserie High Edition vertreten, lebt der Magnum jedoch auf die eine oder andere Art fort.

An ihn erinnern zum Beispiel der ebene Boden im Fahrerhaus oder die glatten Fassaden. Und doch ist vieles auch anders. So bauen die Franzosen nun nicht mehr einen allein dem Fernverkehr gewidmeten Solitär, sondern deklinieren die Kabinen in einem ziemlich umfangreichen Baukasten nach Strich und Faden durch. Sie haben aber gerade beim Design sowohl Mut als auch ein feines Näschen für den Zeitgeist bewiesen: Die reduzierte Formensprache des Exterieurs, das sehr auf glatte Flächen setzt, war

te – selbst wenn vom lächelnden Antlitz des seligen Premium in der eher barschen Miene des T-Modells keine Spur mehr zu finden ist.

Oder doch? Sonst eher versteckt, bringt die auffällige rote Kontrastlinie, die sich bei der High Edition oberhalb der resoluten Schnute des Grills einmal ums Fahrerhaus zieht, doch eine freundliche Anmutung ins Spiel. Rot und Schwarz, hier und da mit einem Schuss Carbonoptik gewürzt: Das sind die Elemente, mit denen sich die High Edition von Renault von ihren regulären Artgenossen fast sportlich abhebt.

In strahlendem Karminrot treten da nicht nur die äußeren Zierrahmen samt Türgriff an, sondern auch innendrin in der Maxispace-Kabine einiges an Zierrat: Rot leuchten die Nähte des mit Heizung sowie Kühlung versehenen Recaro-Ledersitzes. Ebenso die Flanken der Sitzfläche und auch der Sicherheitsgurt. Herrscht draußen pechschwarzer Metalllack vor und sind selbst die Felgen bis hin zum Radkranz in tiefes Schwarz gehüllt, so beschränkt sich dieser Farbton drinnen hauptsächlich auf die Sitze. Der Rest der Möblierung tritt in verschiedenen Schattierungen von Anthrazit an.

Hinter dem mit Bicolor-Leder bezogenen Lenkrad Platz genommen, hat der Renault T in der High-Edition-Version noch mehr Annehmlichkeiten zu bieten. Die elektronische Handbremse löst sich von selbst, sobald der Fuß das Gaspedal touchiert. Was die Konnektivität angeht: Die Buchsen für AUX und USB siedeln im Umfeld des über Kopf platzierten Radios. Was es nicht gerade einfach macht, ein kabelverbundenes Gerät wie

in die Fahrzeuge auf Herz und Nieren.

## OPENMATICS

Intelligent Connectivity Solutions



### Asset Tracking Lösung



## Verbinden Sie Ihre Güter.

Bereits die Verbesserung eines kleinen Details Ihres Logistikmanagements kann einen großen Wettbewerbsvorteil bedeuten.

Mit der OPENMATICS Asset Tracking Lösung optimieren Sie Ihre Prozesse und heben Ihre Logistik auf eine neue Stufe. Die preisgekrönten deTAGtive Bluetooth Smart TAGs sammeln lokal alle benötigten Positions- und Umweltdaten. Um mit den TAGs zu kommunizieren, laden Sie einfach die deTAGtive Mobile App auf Ihr Tablet oder Smartphone herunter. Im Büro können Sie das deTAGtive Portal für komplexes Datenmanagement nutzen.



www.openmatics.com

Laden im

App Store

JETZT BEI

Google Play

Available at

amazon



OPENMATICS ist  
eine Marke von ZF



Der Volvo FH läuft leise und kultiviert. Die Ausstattung lässt keine Wünsche offen.

aber mehr denn je ein Ausnahme-Lkw reinsten Wassers ist der Scania S 730. Der V8, anderweitig überall schon beerdigt, lebt bei Scania munter fort. Den Kultstatus dieser Maschine stetig auszubauen, daran haben die Schweden aus Södertälje seit jeher fleißig gearbeitet – und mit der vergangenen Jahr vorgestellten New Generation ihre Fertigkeiten in dieser Disziplin ein weiteres Mal unter Beweis gestellt.

Wer genau hinschaut, der stößt beim Design des neuen Wagens draußen wie drinnen fast überall auf das V-Motiv. Das reicht beim Exterieur von der Form des Grills über die Gestaltung der Seitenscheibenpartie bis hin zu



In der Sonderedition des Renault T erinnert manches an das legendäre Modell Magnum.

den Konturen des Auspuffrohrs. Drinnen geht's munter weiter mit allerlei Anklängen an die V-Form – ob Lenkradtopf, der Schnitt der Lenkrad-Tasten, die Fassung des Instrumententrägers oder Türgriff sowie Pedalgestaltung: Die V-Form oder Anklänge daran ziehen sich wie ein roter Faden durchs gesamte Design der neuen Reihe.

Fast könnte man meinen, dass bei dieser Fülle an Anspielungen kein Raum mehr für jene gewisse Extras bliebe, mit denen der V8-Scania dann noch zusätzlich bedacht wird. Doch weit gefehlt: Diese Übung beherrscht Scania mindestens genauso gut wie die

perfekte Abstimmung von Fahrwerk und Triebstrang.

So reichen die fünf Finger an jeder Hand womöglich schon gar nicht mehr aus, um all die direkten V8-Embleme zu zählen, mit denen der neue S 730 drinnen wie draußen auf seinen Rang hinweist. Fünf Stück prangen allein schon draußen dran. Etwa genauso oft taucht das Emblem an allen Ecken und Enden innerhalb des Highline-Gehäuses auf, das die Sache nun mit einem besonderen Gag auf die Spitze treibt: Öffnet der Fahrer die Tür seines Scania-V8, wirft ein kleiner Strahler als Willkommenslicht einen hellen Schein auf Mutter Erde, der die Konturen des V8-Emblems in Schwarzweiß gleich auch noch mit auf dem Boden abbildet.

Beim Exterieur konturiert zusätzliches Chrom den Türgriff außen, die Silhouette der Seitenscheibe sowie die eckigen Zusatzelemente unter der Frontscheibe auf besondere Art. Typisch für den V8 kommen im Gegenzug pechschwarz die Fassungen der Fluter in der Fahrzeugstirn und dem sonst generell heller abgesetzten Kühlergrill daher.

Einmal in Fahrt, gefällt der Scania nicht nur durch den kultivierten Lauf des legendären Achtzylinders, von dem allerdings nicht viel ans Ohr dringt. Anders gesagt: Die Ruhe im Fahrerhaus ist vielleicht noch beeindruckender als die Laufkultur des Motors, dessen 730 PS mit 40 Tonnen spielend fertig werden. Tadellos sind sowohl der Arbeitsplatz als auch die sonstige Möblierung des neuen Scania gemacht, der ebenso dem Thema Multimedia Rechnung trägt: Buchsen und jeweilige Ablagen fürs Eingesteckte korrespondieren bestens.

Zwei Mobiltelefone gleichzeitig zu koppeln, ist kein Problem. Apple Car Play und Mirrorlink sind wie beim Mercedes mit von der Partie. Damit lassen sich auch im Scania iPhone oder Android-Handys auf dem Bildschirm spiegeln und während der Fahrt auf selbigem bedienen.

#### Volvos Vollausstattung

Treibt der Scania S 730 quasi das Thema Vollausstattung auf die Spitze, so geht Volvo mit dem FH 540 als Performance Edition noch einen Schritt weiter: Stellt damit ein Sondermodell auf die Räder, das mit zusätzlichen Extras nur so gespickt ist, die im regulären Sonderausstattungs-kosmos nicht gelistet sind. Mit Fug und Recht kann

der Volvo FH 540 in der auf der IAA erstmals gezeigten Performance Edition bei diesem Vergleich als der Kandidat gelten, der das Thema Sonderserie mit Abstand am weitesten treibt.

So ist es zum Beispiel ein Hingucker erster Güte, was in diesem FH da unter dem Slogan Vollbeleuchtung beim Interieur geboten wird. Edel anmutend und von sanftem Griff breitet sich dunkles Leder irgendwo im Bereich zwischen Businessgrau und Anthrazit von den Türverkleidungen und Sitzen übers Lenkrad bis über das gesamte Ensemble des Armaturenrägers. Damit die Sache nicht zu eintönig wird, lockern hellblaue Konturstreifen an den Sitzen und geschickt verteilte sowie dezente



Edel und kräftig präsentiert sich die MAN Performance Line. Der stärkste D38-Motor war früher dem Schwertransport vorbehalten.

angebrachte Ziernähte in der gleichen Farbe die Atmosphäre auf.

Drei Mal erscheint obendrein in weißen Lettern auf dunklem Grund, natürlich wiederum hellblau umrahmt, der Schriftzug auf, der für genau diese exklusive Innenausstattung steht: „Performance Edition“ eben. So steht es drinnen zu lesen im Kopfbereich der Sitze sowie auf der Textilabdeckung für den Motortunnel. Draußen taucht das Emblem unter anderem unübersehbar im Verein mit einer riesigen stilisierten Schwedenflagge auf. Bei der Grundfarbe der Kabinenlackierung stehen grundsätzlich zwei Varianten zur Wahl: Performance Blau oder Performance Silber. Weitere Akzente setzen bei der Performance Edition von Volvo Silber und Schwarz. Beide Töne, aber mit überwiegendem Anteil an Schwarz treten an den Felgen zutage. Ganz in schwarzen Lack gehüllt ist der wuchtige Kühlergrill, den dieser Sonderedition-FH auf seiner breiten Brust trägt.

Unter dem solchermaßen schick lackierten Blech ist zweierlei Motorisierung zu haben: wahlweise 500 oder 540 PS, wie sie der 12,8-Liter-Motor von Volvo liefert. Serienmäßig gibt's als Triebstrangextra zum zwölfgängigen I-Shift-Getriebe das famos schnell und ohne Zugkraftunterbrechung schaltende Doppelkupplungsgetriebe. Wer möchte, kann das Ganze aufpreispflichtig noch um Schmankele wie die elektrisch unterstützte Lenkung Volvo Dynamic Steering und die Einzelradaufhängung vorn bereichern.

Keine Frage, dass der Test-Lkw in dieser Hinsicht aus dem Vollen schöpfen konnte und die Performance Edition auch auf der Straße eine außerordentlich

gewohnt guten Job, sodass manuelle Eingriffe sich erübrigen.

Großzügig ist auch die Kabine mit allem bestückt, was gut und teuer ist. Ein drehbarer Beifahrersitz fehlt ebenso wenig wie ein 22-Zoll-Bildschirm an der ihm gegenüberliegenden Wand. Wer den dort laufenden Streifen lieber im Liegen verfolgt, freut sich über das aufstellbare Kopfteil des Betts, das es ausziehbar gar auf eine maximale Breite von exakt einem Meter bringt. Die Standklimaanlage des FH ist derzeit die beste, die in einem Lkw zu haben ist.

Das Streben nach außergewöhnlicher Lkw-Sicherheit reicht von der integrierten, crashgetesteten Kaffeemaschine bis zu einem Fahrerhaus, das dem Fahrer selbst noch beim Horrorcrash mit 80 km/h gegen die Wand Überlebenschancen einräumen soll.

Mit großer Sorgfalt widmet sich der FH nicht zuletzt dem Kapitel Multimedia. Direkt rechter Hand der Instrumententafel angebracht, befinden sich USB- und AUX-Anschluss in nächster Nähe zum Piloten. Der Weg von dort zum sogenannten Vogelbad oben oder der kleinen, halbhoch angebrachten kleinen Schatulle auf Kniehöhe ist auch nicht allzu weit. Oberhalb der Frontscheibe und somit nah beim Bildschirm gibt es einen weiteren USB-Anschluss. Zwei verschiedenen Mobiltelefonen reicht das System jederzeit die Hand. Sprachsteuerung gibt's auch. Und die hinterlegten Apps funktionieren ebenso tadellos wie der unkomplizierte Zugriff auf Lkw-spezifische Daten via „My Truck“-App.

Text: Michael Kern |  
Fotos: Karl-Heinz Augustin



Der V8 lebt bei Scania munter fort. Die Ingenieure haben sich ins Zeug gelegt, um den Kultstatus dieser Maschine auszubauen.

### DIE TECHNISCHEN DATEN DER FÜNF TESTKANDIDATEN

	MAN TGX 18.640 Performance Line	Mercedes Actros 1863	Renault T High Edition 520	Scania S 730 Highline	Volvo FH 540 Performance Edition
<b>Motor</b>	Reihensechszylinder D3876 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 138/170 mm, Hubraum 15.248 cm³, Common-Rail-Einspritzung, Euro 6 per AGR, SCR und DPF	Reihensechszylinder OM 473 LA mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 139/171 mm, Hubraum 15.569 cm³, Common-Rail-Einspritzung, Euro 6 per AGR, SCR und DPF	Reihensechszylinder DTI 13 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 131/158 mm, Hubraum 12.777 cm³, Common-Rail-Einspritzung, Euro 6 per AGR, SCR und DPF	V8-Zylinder DC 16-103 124 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 130/154 mm, Hubraum 16.353 cm³, Common-Rail-Einspritzung, Euro 6 per AGR, SCR und DPF	Reihensechszylinder D16K750 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 131/158 mm, Hubraum 12.777 cm³, Common-Rail-Einspritzung, Euro 6 per AGR, SCR und DPF
<b>Leistung</b>	640 PS (471 kW) bei 1.800/min	625 PS (460 kW) bei 1.600/min	520 PS (382 kW) bei 1.432–1.800/min	730 PS (537 kW) bei 1.900/min	540 PS (397 kW) bei 1.450–1.800/min
<b>Max. Drehmoment</b>	3.000 Nm bei 930–1.400/min	3.000 Nm bei 1.100/min	2.550 Nm bei 1.100–1.432/min	3.500 Nm bei 1.000–1.400/min	2.600 Nm bei 1.000–1.450/min
<b>Kraftübertragung</b>	Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, Getriebe ZF Traxon 12TX2821 (Übersetzung 12,92–0,77 (Spreizung 16,78); einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse, Übersetzung 2,53:1 = 171,5 km/h bei Bereifung 315/70 R 22,5. Entspricht 892/min bei 85 km/h im höchsten Gang	Automatisierte Zweischeiben-Trockenkupplung, Getriebe G 330-12, Übersetzung 11,63–0,77 (Spreizung 15,10); einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse, Übersetzung 2,63:1 = 165,0 km/h bei Bereifung 315/70 R 22,5. Entspricht 927/min bei 85 km/h im höchsten Gang	Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, Getriebe Optidriver AT 2612, Übersetzung 14,94–1,00 (Spreizung 14,94); einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse, Übersetzung 2,64:1 = 126,5 km/h bei Bereifung 315/70 R 22,5. Entspricht 1.214/min bei 85 km/h im höchsten Gang	Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, Getriebe GRSO925R, Übersetzung inkl. Crawlern 13,28–0,80 (Spreizung 16,60); einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse, Übersetzung 2,92:1 = 150,1 km/h bei Bereifung 315/70 R 22,5. Entspricht 1.070/min bei 85 km/h im höchsten Gang	Automatisierte Zweischeiben-Trockenkupplung, Getriebe I-Shift-Doppelkupplungsgetriebe SPO2812, Übersetzung 11,73–0,78 (Spreizung 15,04); einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse, Übersetzung 3,08:1 = 139,0 km/h bei Bereifung 315/70 R 22,5. Entspricht 1.100/min bei 85 km/h im höchsten Gang
<b>Fahrgestell</b>	U-Profil-Leiterrahmen, Federung vorn/hinten: Zweiblatt-Parabel/Vierbalg-Luft, Kabine: Vierpunkt-Luftfederung, Scheibenbremsen mit EBS und ESP, Tank 490+250 Liter, 80-Liter-Adblue-Tank, Bereifung 385/55 R 22,5 vorn, 315/70 R 22,5 hinten	U-Profil-Leiterrahmen, Federung vorn/hinten: Zweiblatt-Parabel/Vierbalg-Luft, Kabine: Vierpunkt-Luftfederung, Scheibenbremsen mit EBS und ESP, Tank 390+330 Liter, 60-Liter-Adblue-Tank, Bereifung 315/70 R 22,5 rundum	U-Profil-Leiterrahmen, Federung vorn/hinten: jeweils Luftfederung; Kabine: Vierpunkt-Luftfederung, Scheibenbremsen mit EBS und ESP, Tank 405+650 Liter, 100-Liter-Adblue-Tank, Bereifung 385/55 R 22,5 vorn, 315/70 R 22,5 hinten	U-Profil-Leiterrahmen, Federung vorn/hinten: jeweils Luftfederung, Kabine: Vierpunkt-Luftfederung, Scheibenbremsen mit EBS und ESP, Tank 400 Liter, 76-Liter-Adblue-Tank, Bereifung 315/70 R 22,5 rundum	U-Profil-Leiterrahmen, Federung: vorn Einzelradaufhängung, hinten Vierbalg-Luft, Kabine: vorn stahl-, hinten luftgedert, Scheibenbremsen mit EBS und ESP, Tank 365+870 Liter, 100-Liter-Adblue-Tank, Bereifung 385/55 R 22,5 vorn, 315/70 R 22,5 hinten
<b>Radstand</b>	3.600 mm	3.700 mm	3.800 mm	3.750 mm	3.700 mm
<b>Gewicht fahrfertig, vollgetankt</b>	8.230 kg	8.080 kg	8.230 kg	8.000 kg	8.770 kg

VERKAUFEN, KAUFEN, SUCHEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

# trans aktuell **MARKT**

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG

**KAUFEN MIETEN LEASEN** + Herstellerunabhängig + Markenfabrikate + Deutschlandweit  
**GTI Miet-Fahrzeug Center** *Trailer sind unser Ding!*  
**Tiefkühlsattel**  
 Mietrate monatlich ab **995,- Euro**  
 Tel. 03 94 03/92 10 • Funk 01 71/7 70 44 72 • www.gti-trailer.de • info@gti-trailer.de  
 Wirtschaftliche Lösungen für: Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine

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



Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.  
**Rent a MAN**  
 www.bfs.tv

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



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

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

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



**1. PLATZ**  
 Tuning und Styling  
 2005 - 2017



**HS Schoch**

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

Tel. 07363 96090  
 www.hs-schoch.de

www.lkw-aluraeder.de



autorisierter  
 Großhandel

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

H. Lauterbach GmbH  
 Belecker Landstr. 37  
 59581 Warstein

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



www.LKW-Chiptuning.de  
 20 % mehr Leistung + Drehmoment für fast alle Nutzfahrzeuge, auch Vorortservice  
 KTH Adam Dieselelektronik  
 Tel. 01 78/4 53 71 36 und  
 03 51/4 53 71 36

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**  
 verkaufte Auflage: 132.619 (NW 02/2017)  
**€ 84,-**  
 und hat das Format 1-spaltig - 20 mm  
 Nähere Informationen erhalten Sie  
 von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

...über 5.000 Teile!!!  
**Cool forever**  
 Kompressor-Kühler Engel MKC-43  
 Kompressor-Kühler Engel MKC-48  
 Kompressor-Kühler Engel MKC-49  
**Aktion...€669,-**  
**Aktion...€498,-**  
 www.truckerdepot.de

**WEKA**  
 TRUCK & TRAILER VERMIETUNG  
 Fon 05242 5909 0  
 Rheda-Wiedenbrück  
 mieten-beim-profi.de

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





## Beste Zutaten für Ihren Erfolg.

Für eine gelungene Weiterbildung in der Transportlogistik nehmen Sie am besten: einen der größten deutschen Weiterbildungsanbieter mit langjähriger Erfahrung, ausgereifte Konzepte, frischeste Lernmaterialien und ausgesuchte Trainer. Kurz gesagt: Vertrauen Sie der DEKRA Akademie!

**Alle Erfolgsrezepte unter:**  
0711.7861-3939 oder auf [www.dekra-akademie.de](http://www.dekra-akademie.de)

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

  
Alles im grünen Bereich.



AUS- UND WEITERBILDUNG

**Fahrschule B. Mülln** [www.fahrschule-muelln.de](http://www.fahrschule-muelln.de)

**AB 18 JAHRE CI/CIE**

**MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!**

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

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



**Hilfe für Flüchtlinge Jetzt spenden!**

Millionen Menschen sind weltweit auf der Flucht vor Krieg, Hunger, Gewalt und Verfolgung. Die Hilfsorganisationen von Aktion Deutschland Hilft lassen die Menschen nicht im Stich und helfen dort, wo Flüchtlinge dringend Hilfe brauchen. Helfen auch Sie - mit Ihrer Spende!

Spendenkonto (IBAN): DE62 3702 0500 0000 1020 30  
Stichwort: Hilfe für Flüchtlinge  
Online spenden unter: [www.Aktion-Deutschland-Hilft.de](http://www.Aktion-Deutschland-Hilft.de)



Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT verkaufte Auflage: 132.619 (IWW 02/2017)  
**€ 84,-**  
und hat das Format 1-spaltig · 20 mm  
Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

**FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus**

Norbert Blucke  
+49 (0) 711 7 84 98 94 • [norbert.blucke@etm.de](mailto:norbert.blucke@etm.de)

MOTOREN

**Die Motorenklinik**

**Notruf 02206-95860**

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

Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797  
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008  
Alle PKW, LKW+Bus Motoren generalüberholt im Tausch ab Lager bis **2 Jahre Garantie**

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

VERSCHIEDENES

**STARK Mobile Waschanlage**  
NEU: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie · Benzin · Diesel · Strom  
Altgeräterücknahme

**Neue Modelle**

Tel.: 07967 328 • [www.st-stark.de](http://www.st-stark.de)

**2000+ LKW FAHRER JOBS auf**

**0 18 05/11 20 24\***

**DOC STOP**

Auf Tour erkrankte Fahrer erhalten bei der DocStop-Hotline die Kontaktdaten der nächstgelegenen Arztpraxis.

\* 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

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

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

[www.lastauto-omnibus.de](http://www.lastauto-omnibus.de)

**Rahmenschaden?**  
[www.unfallvermessung.de](http://www.unfallvermessung.de)  
Service-Rufnummer: 0172 / 4 01 79 68

**Was tun bei ARTHROSE?**

Was kann man selbst bei Arthrose tun? Wo findet man verlässliche Information? Die Deutsche Arthrose-Hilfe gibt in ihren Ratgeberheften „Arthrose-Info“ praktische Ratschläge zu allen Fragen der Arthrose. Eine kostenlose Sonderausgabe kann angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51, 60040 Frankfurt/Main (bitte gern eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder über [service@arthrose.de](mailto:service@arthrose.de) (bitte mit vollständiger Adresse).

[www.lastauto-omnibus.de](http://www.lastauto-omnibus.de)

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT für 4 Ausgaben verkaufte Auflage: 132.619 (IWW 02/2017)  
**€ 210,-**  
und hat das Format 2-spaltig · 25 mm  
Nähere Informationen erhalten Sie von Norbert Blucke unter Telefon 07 11/7 84 98-94  
E-Mail: [norbert.blucke@etm.de](mailto:norbert.blucke@etm.de)

**DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER**

**Jeden MONAT NEU!**

**Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!**

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

**Jetzt KOSTENLOS herunterladen:**  
[fernfahrer.de/apple](http://fernfahrer.de/apple) und [fernfahrer.de/android](http://fernfahrer.de/android)

**D CH A NL PL F GB ES IT HU**

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

Präsentiert von

VERANSTALTUNGEN

**AMERICAN TRUCK PROMOTION**

**IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA**

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

**WWW.US-TRUCK.COM**

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



## 5 LITER WENIGER!

Linienerkehr mit 40 Tonnen, täglich die gleiche Tour mit gleichem Gewicht, vergleichsweise hoher Landstraßenanteil. Der Verbrauch stimmt, aber dann kommt der neue DAF XF und setzt ein Ausrufezeichen. Geschehen bei Anhalt Logistics.

# HERZBLUT IM TANK

Teamgeist und visionäres Denken beschert den Kunden von Anhalt Logistics „liquid solutions“.



**G**ut anderthalb Autostunden sind es von Hamburg in nordwestlicher Richtung nach Rehm-Flehde-Bargen. Die drei Teilorte bewohnen rund 500 Menschen, und der unbedarfte Besucher reißt sich verwundert die Augen, dass er hier – zwischen unzähligen Windkraftanlagen und Weideland bis zum Horizont – den Stammsitz einer so bekannten Transportfirma wie Anhalt Logistics betritt.

Das Geschäftsführer-Duo Heino und Thies Anhalt kennt das schon und weist schnell ein paar Standortvorteile aus: „Mal abgesehen von der guten Lage für den Skandinavienverkehr, akquirieren wir hier viele gute Leute aus der Umgebung. Menschen, die hier gerne bleiben möchten, die nicht jeden Tag stundenlang pendeln wollen. Unsere Mitarbeiter sind zehn Minuten nach Arbeitsende zu Hause und können ihre Freizeit genießen.“ Heino Anhalt schätzt das Bodenständige, Ehrliche und auch Freigeistige, das die Dithmarscher ausmacht. Beim Fahrpersonal – per se mobiler – sind die Wurzeln verzweigter, oft auch international. „Hier suchen

man leer war, meldete man sich wieder frei, sobald man an ein Telefon kam“, ergänzt Thies Anhalt. Auch heutzutage setzen sich die Chefs einmal im Jahr für eine gute Woche ans Steuer eines Lastzugs. „Da sehen wir, wie es wirklich läuft bei den Kunden und auf der Straße“, erklärt Heino Anhalt. Ihm ist es wichtig, dass seine Dienstleistung bei den Kunden geschätzt wird – vom Chef bis zum Pförtner –, nur so sind reibungslose Prozesse möglich. Darin sieht er großes Potenzial für die Effizienz.

Und so profitierten schon einige Kunden von der Beratung durch den erfahrenen Logistiker. Als Ergebnis übernehmen dann etwa speziell geschulte Anhalt-Fahrer beim Kunden verantwortungsvolle Tätigkeiten, weil sie sich in den Betrieben so gut auskennen, als wären sie dort angestellt.

## Gute Fachkenntnisse für neue Geschäfte

Das branchenweit bekannte Know-how der Flüssiggut-Spezialisten ist begehrt. „Etwa 25 Prozent der Flotte haben wir verchartert, zum großen Teil mit Fahrer“, erläutert Thies Anhalt. Die Kunden schätzen die Kompetenz des Anhalt-Personals und die zuverlässige, weil bestens in der eigenen Werkstatt gewartete Technik. „Die Fahrer tragen zwei Herzen in der Brust. Sie gehören zum Anhalt-Team, profitieren von den Vorteilen, die wir als Arbeitgeber bieten, identifizieren sich aber auch mit dem Kunden und seinen Produkten“, so Heino Anhalt.

Erkennbar sind die zugehörigen Fahrzeuge an ihrer weißen Farbe und einem dezenten Anhalt-Logo, sodass die Kunden auf Wunsch auch ihre eigene Firmenkenntnis anbringen können. Zwei nagelneue DAF XF stehen heute in dieser Farbe auf dem Hof und werden auf ihren ersten Einsatz vorbereitet.

„Wir kaufen kontinuierlich Neufahrzeuge und erneuern ständig die Flotte“, erklärt Heino Anhalt. Sein Unternehmen wurde von DAF schon während der Entwicklungsphase der neuen Fahrzeug-Generation in ein Dialog-Gremium eingeladen. Da ging es um die Themen Zukunft, Arbeitsplatz Fahrzeug und vieles mehr. **Dabei haben die DAF-Ingenieure offensichtlich sehr gut zugehört, denn im anschließenden Feldtest brillierte der neue XF geradezu.**

Undercover spulten Fahrertrainer Ove Thomsen und Kraftfahrer Marco Bielefeld einige Tausend Kilometer ab. „Zunächst waren wir verblüfft von den niedrigen Drehzahlen, mit denen der neue XF arbeitet, dass er am Berg sogar manchmal vom Gas ging, wenn das GPS-gesteuerte Getriebe bereits die nächste Talfahrt voraussah. Aber mit welchem Druck er dann auch wieder beschleunigte, beeindruckte uns sehr“, berichtet Thomsen, und Bielefeld ergänzt: „Nach drei Tagen hat man

sich daran gewöhnt und ist begeistert von der nochmals gesteigerten Laufruhe des ohnehin schon sehr leisen Fahrzeugs. Auch die Schaltung trägt viel dazu bei, die Gangwechsel laufen derart weich, dass sie manchmal kaum zu spüren sind. Außerdem finde ich, das Fahrwerk vermittelt nochmals ein besseres Gefühl zur Straße.“

Eine echte Sensation ergab dann die Verbrauchsmessung mit dem späteren Serienfahrzeug. „Wir haben es im Linienverkehr eingesetzt. Da geht es mit einem recht großen Landstraßenanteil nach Thüringen hinein. Wo wir unter gleichen Bedingungen mit diversen älteren Fahrzeugen bei rund 28 Litern landeten, lief der neue XF im Schnitt mit unter 23 Litern. **Wir haben also satte fünf Liter eingespart!**“, so Thomsen. Ein starker Beleg für die Weiterentwicklung der Nutzfahrzeugtechnik.

„Das erfüllt dich auch als Fahrer mit Stolz“, sagt Marco. „Wir haben Aushänge mit den Verbrauchsdaten, und wenn da dein Kennzeichen auftaucht, ist das schon klasse.“ Doch er schätzt auch ganz besonders die inneren Werte der Kabine: „Am besten gefällt mir der ausziehbare Tisch, das ist so praktisch.“ Die Bedienung empfindet er sehr positiv als fahrerorientiert. „Alles ist schön um einen herum verbaut, alles gut zu erreichen und sinnvoll angeordnet. Das passt.“ Viel Lob gibt es auch für die bequemen Sitze und das großzügige Bett sowie den wertigen Innenraum: „**Man freut sich schon auf dem Weg zur Arbeit auf das Auto.**“ Sowohl Trainer als auch Fahrer outen sich als wahre DAF-Fans. Auf die Frage, welchen Lkw sie unter den sieben europäischen Marken wählen würden, kommt es fast wie aus einem Mund: „Klar, den DAF.“

## 100 neue DAF XF für Anhalt

Auch die Chefetage ist angesichts der Leistungen begeistert und hat für die nächsten zwölf Monate noch 100 weitere DAF XF geordert. „Wir fahren DAF schon seit Ende der 90er-Jahre und waren damals eigentlich vom Pragmatismus angetan. Das Fahrzeug kam noch ohne viel Elektronik aus, lief zuverlässig und hatte eine angenehm geräumige Kabine. Wir haben einen unserer ersten XF von damals nach 1,5 Millionen Kilometern gleich mal unserem kleinen Privat-Museum zugeführt.“ **Fast 20 Jahre dauert die Partnerschaft jetzt an, und beide Unternehmen verbindet das Streben nach Kontinuität im Wandel.** Anhalt Logistics will ein zuverlässiger und zukunftsorientierter Partner für seine Kunden und Mitarbeiter sein, auch DAF hält, bei sich ändernden Anforderungen, viele Grundeigenschaften konstant und entwickelt sich trotzdem deutlich spürbar nach vorne. Die großzügige Kabine bleibt ein Markenzeichen, aber die Technik darunter setzt nun echte Benchmarks.

„Der Testwagen rannte sehr gut und sorgte bei der Verbrauchsmessung für eine große Überraschung.“

Ove Thomsen,  
Fahrertrainer



„Der Verbrauch macht mich schon stolz, aber der XF fährt auch gut, trotz niedriger Drehzahlen zieht er gut durch.“

Marco Bielefeld,  
Berufskraftfahrer



ren, bevor ich in die Verwaltung gekommen bin“, erzählt Thies Anhalt. Schon als Schulkinder gingen die Brüder in den Ferien oft mit den Lkw-Fahrern auf Tour. „Statt Standklimaanlage gab es die Fensterkurbel, und wenn

## ANHALT LOGISTICS



### Standorte:

Rehm-Flehde-Bargen  
Hamburg-Hausbruch  
Hamburg-Waltershof  
Duisburg



Mitarbeiter: 430



Zugmaschinen: 210



Gezogene Einheiten: 400

### Logistik-Angebote:



Chemie-Tanktransporte



Lebensmittel-Tanktransporte



Kühltransporte



Intermodal-Transporte



Container-Trucking



Tankstellen-Belieferung (Adblue)

### Fahrzeug-Services:



Reparatur und Wartung



Tankreinigung



Vermietung (TC-Rent)

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



Adresse: Tannenweg 1, 25776 Rehm-Flehde-Bargen  
Telefon: +49 4882 590-0  
E-Mail: [info@anhalt.de](mailto:info@anhalt.de)

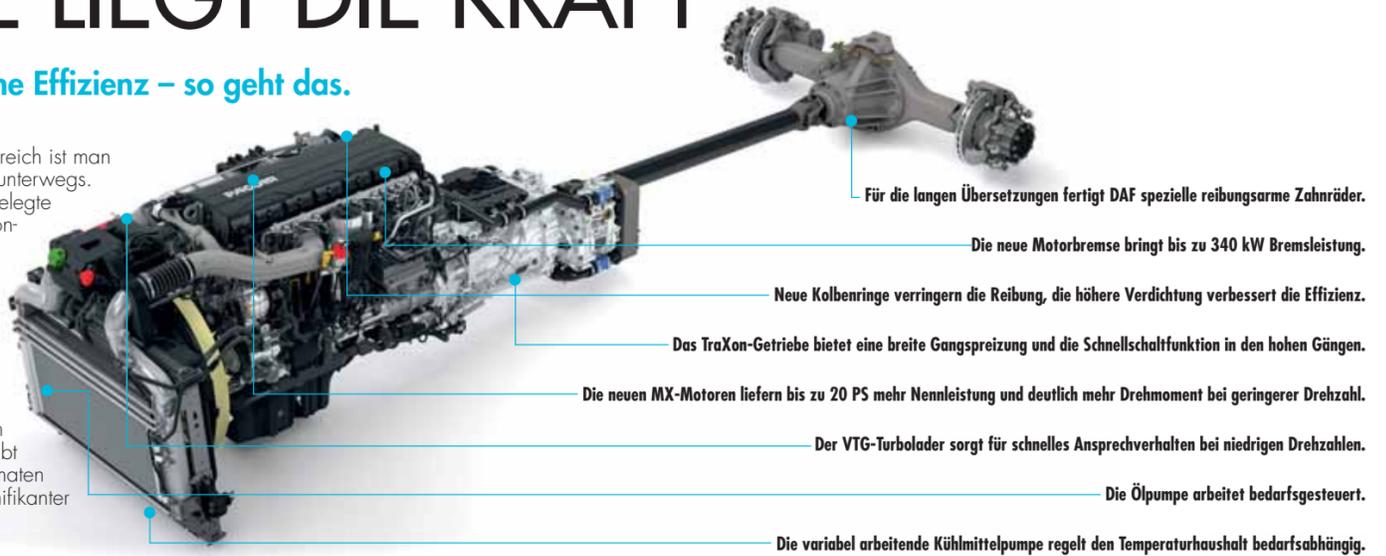
# IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

**Souveräner Schub und ungewöhnliche Effizienz – so geht das.**

**M**it deutlich verringerten Drehzahlen im Hauptfahrbereich ist man am Steuer des neuen XF wirtschaftlicher und agiler unterwegs. Der Weg zum Erfolg: Die besonders lang ausgelegte Gesamtübersetzung und das Niedrigdrehzahlkonzept ergänzen sich perfekt zum breit gespreizten TraXon-Getriebe und der Drehmomentcharakteristik der neuen Motoren.

Der Fahrer erlebt ein neues, sehr ruhiges, aber souveränes Fahrgefühl und kann bei Bedarf per Power-Modus noch weitere PS abrufen. Der Unternehmer freut sich über den um durchschnittlich 7 Prozent reduzierten Dieseldurst gegenüber dem Vorgängermodell.

Durch die engere Spreizung in den höheren Gangstufen reduziert sich zudem die Zahl der Schaltungen, trotzdem bleibt im Zusammenspiel mit dem satellitengestützten Tempomaten die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit erhalten – bei signifikanter Verbrauchsreduktion.



Für die langen Übersetzungen fertigt DAF spezielle reibungsarme Zahnräder.

Die neue Motorbremse bringt bis zu 340 kW Bremsleistung.

Neue Kolbenringe verringern die Reibung, die höhere Verdichtung verbessert die Effizienz.

Das TraXon-Getriebe bietet eine breite Gangspreizung und die Schnellschaltfunktion in den hohen Gängen.

Die neuen MX-Motoren liefern bis zu 20 PS mehr Nennleistung und deutlich mehr Drehmoment bei geringerer Drehzahl.

Der VTG-Turbolader sorgt für schnelles Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen.

Die Ölpumpe arbeitet bedarfsgesteuert.

Die variabel arbeitende Kühlmittelpumpe regelt den Temperaturhaushalt bedarfsabhängig.

# BODENHAFTUNG

**Typische Dithmarscher Erdverbundenheit gepaart mit Leidenschaft für Transport und marktorientierter Geschäftsstrategie hat Anhalt Logistics viel Erfolg beschert. Was aktuell die beiden Geschäftsführer Thies und Heino Anhalt in Sachen Markt und Flotten umtreibt, erzählen sie im Interview.**

?: Was sind nach Ihrer Meinung momentan die größten Herausforderungen für das Transportgewerbe?

**Thies Anhalt:** „Durch die gute wirtschaftliche Situation in Deutschland und in vielen Teilen Europas haben wir eine große Herausforderung mit dem Transportvolumen, das aktuell abzuarbeiten ist. Unser Kerngeschäft läuft auf vollen Touren. Dagegen steht es mit der Infrastruktur leider gerade nicht so gut. Auf der Straße häufen sich die Baustellen, zum Rastatt-Dilemma auf der Schiene braucht man ja nichts mehr sagen. Wir müssen aktuell sehr genau ausloten, auf welchem Weg wir das Volumen bestmöglich abfahren.“

?: Wie stellt sich Anhalt Logistics darauf ein?

**Thies Anhalt:** „Wir haben immer einen Plan B, können bei Engpässen im Intermodalbereich sehr flexibel auf unsere Flotte ausweichen. Außer-

dem haben wir alle unsere Prozesse digital abgebildet und schaffen uns so die nötige Effizienz. Mit guten Live-Zahlen lässt sich schnell reagieren und planen. Dazu bauen wir Personal auf und vergrößern stetig unsere Flotte.“

?: Welche Bedeutung hat dabei die Technik im Fuhrpark? Worauf legen Sie den größten Wert?

**Heino Anhalt:** „Die Fahrzeuge in unserem Fuhrpark müssen leicht bedienbar sein, der Fahrer muss sich darin wohlfühlen. Selbstverständlich muss das Fahrzeug auch zuverlässig und wirtschaftlich über seine Haltedauer laufen.“

?: Sie hatten kürzlich ein Feldtest-Fahrzeug des neuen DAF XF in Ihrem Fuhrpark, nun haben Sie knapp 100 weitere

bestellt. Was hat Sie so überzeugt?

**Thies Anhalt:** „Wir haben DAF seit gut 20 Jahren in der Flotte und waren immer zufrieden, aber mit der neuen Generation hat DAF noch eine Schippe draufgelegt. Die Verbrauchsreduktion ist eklatant, und mir hat sehr gefallen, dass DAF hier beim Marketing eher noch zurückhaltend auftritt. Sie versprechen einem 75 Prozent und liefern 110 Prozent, so etwas gefällt mir, und

wir haben einen echten Vergleich, weil wir im Linienverkehr mit diversen Fabrikaten getestet haben und dabei gut fünf Liter pro 100 Kilometer eingespart haben.“

?: Ein guter Verbrauch ist im harten Wettbewerb immer willkommen, aber ein wesentlicher Faktor dafür ist der Fahrer. Welche Rückmeldungen haben Sie von dieser Seite erhalten?

**Heino Anhalt:** „Die Fahrer und der Fahrtrainer berichteten uns ziemlich begeistert von der nochmals gesteigerten Lauf-ruhe, von dem stark gesunkenen Verbrauch, aber auch vom guten Durchzug, der sich eher noch verbessert hat. Auch beim Interieur fühlt sich alles solide an, wenn man etwa eine Klappe öffnet, dann hat man da etwas in der Hand.“

?: Ist das fast luxuriös anmutende Interieur vielleicht mehr als nur schön anzusehen? Hilft es, gute Fachkräfte

an das Unternehmen zu binden?

**Heino Anhalt:** „Mein Bruder und ich sind beim Einstieg ins Unternehmen selber lange auf Achse gewesen und wir gehen auch jetzt noch jedes Jahr für eine gute Woche auf Tour, da können wir den Stellenwert einer hochwertigen Kabine sehr gut einschätzen. Es ist ja quasi die Zweitwohnung des Fahrers. Nach dem Ergebnis unserer internen Fahrerumfrage steht auch immer der jeweils beste Sitz und das beste Bett auf dem Bestellschein. Das kommt der Gesundheit unserer Kraftfahrer entgegen und ist damit nicht zuletzt auch ein betrieblicher Faktor. Ein wertiges Fahrzeug ist aber auch ein Statement zum Stellenwert, den ein Berufskraftfahrer bei uns hat.“



**Film zum Artikel?**  
Einfach mit dem Smartphone den Code scannen.

[www.eurotransport.de/XFanhalt](http://www.eurotransport.de/XFanhalt)

# HOHER ANSPRUCH

**Richard Zink, Vorstandsmitglied bei DAF Trucks, sieht Praxis-Vorteile für Premium-Lkw.**

**?** Unter dem Slogan „Pure Excellence“ kommt der DAF XF auffällig hochwertig daher. Ist das nicht zu viel Luxus für ein Nutzfahrzeug?

**Richard Zink:** Nein, ganz im Gegenteil, die Hochwertigkeit ist Teil unserer DAF Transport Efficiency-Philosophie. Wir unterstützen damit unsere Kunden, gute Fahrer zu finden und im Unternehmen zu halten. Wie jeder weiß: Nur zufriedene Fahrer sind gute Fahrer. Da ist es für Spediteure wichtig, ihren Mitarbeitern ein Premiumprodukt anzubieten. Der Kunde profitiert dabei von der herausragenden Zuverlässigkeit und von unübertroffenen niedrigen Werkstattkosten. Außerdem dokumentiert es auch die Premium-Technik unter dem Blech.

**?** Was meinen Sie damit genau?

**Richard Zink:** Wir sind ausgesprochen stolz auf den neuen Antriebsstrang. Wir haben vom Motor über das Getriebe bis zu einer speziellen Hinterachskonstruktion dafür gesorgt, dass der Lkw mit ungewöhnlich niedrigen Drehzahlen eine bislang nie dagewesene Laufkultur erzielt. Für mich ist das etwas ganz Besonderes: Einerseits machen wir den Fahrer glücklich, weil der Truck ruhig und komfortabel, aber gleichzeitig kraftvoll fährt. Andererseits freut sich der Unternehmer über bis zu sieben Prozent Kraftstoffersparnis. Diesen gewaltigen Fortschritt haben erfreulicherweise auch andere erkannt. So haben wir Ende November für die neuen Generationen des CF und XF die renommierte Auszeichnung



„International Truck of the Year 2018“ erhalten. Das macht mich sehr stolz.

**?** Hat es Sie überrascht, als Sie von der Auszeichnung erfuhren?

**Richard Zink:** Ich kann natürlich den Quantensprung einschätzen, den wir da auf die Räder gestellt haben, daher habe ich mir schon gute Chancen ausgerechnet. Nun freue ich mich wirklich, dass die Leistungen unserer Ingenieure, Techniker und Kollegen in der Montage so gewürdigt werden. Die Jury spricht von einem neuen Maß-

stab in der Antriebsleistung und der Gesamt-Performance. Davon haben alle was, ob Fahrer, Fuhrunternehmer oder die Umwelt.

**?** DAF ist europaweit schon jetzt sehr erfolgreich – vor allem bei den Sattelzugmaschinen. Was versprechen Sie sich von diesem Generationswechsel für die Entwicklung der Märkte?

**Richard Zink:** Bei den Sattelzugmaschinen haben wir ein überzeugendes Produkt mit guter Verfügbarkeit und hoher Zuverlässigkeit. Dass unsere

Fahrgestelle ein hohes Niveau erreichen und mit dem formidablen Antriebsstrang in unterschiedlichen Branchen bereits Standards setzen, ist noch nicht allen bekannt. Das wollen wir ändern.

**?** Erfolgreiche Transporteure ziehen bereits intensiv Vorteile aus dem Thema Vernetzung und Flottenmanagement, wie hat sich DAF hier mit der neuen Modellgeneration aufgestellt?

**Richard Zink:** Das ist selbstverständlich letzter Stand der Technik. Wir haben etwa die Serviceintervalle nicht nur auf bis zu

200.000 Kilometer erweitert, sondern unser Flottenmanagement DAF Connect kann erkennen, wann zum Beispiel ein Verschleißteil zum Wechsel fällig wird, und koordiniert das systematisch zwischen Werkstatt und Kunde. Das Ergebnis ist maximale Fahrzeugverfügbarkeit und größtmögliche Rendite pro Kilometer bei geringstem Aufwand für den Kunden. Der Fuhrparkleiter kann diese Dinge über sein Dashboard auf dem PC sehen, dies und noch viele Parameter zu jeder einzelnen Fahrt in einer individuell gestalteten Übersicht.

## Infobox

**Richard Zink**, Vorstand Marketing & Sales bei DAF Trucks N.V., ist seit 1999 bei dem niederländischen Lkw-Hersteller. 2005 wurde er Geschäftsführer des DAF Kabinen- und Achsenwerks im belgischen Westerlo. 2010 übernahm Richard Zink als Mitglied des Vorstands die Produktionsleitung. Seit 2015 arbeitet er als Direktor Marketing und Sales für DAF.



Ausgezeichnet: Die neue Generation des CF und XF ist Truck of the Year 2018.

# INNERE WERTE

**DAF: außerordentlicher Wohn- und Arbeitskomfort auf der Langstrecke.**

**B**ei einem modernen Truck kommt es mehr denn je auf die inneren Werte an, denn dort sitzt mit dem Kraftfahrer ein Mitarbeiter, der für den Erfolg maßgeblich ist. DAF spendierte der Kabine ein neues Innenlichtkonzept, neue Klimatisierung und frei wechselbare Schalter.

Die verwendeten Materialien sind Premium pur. Neue warme Farben unterstreichen den hohen Anspruch – in der „Exclusive Line“ – mit edlen Lederbezügen in Cognac-Schwarz. Hochwertige Bezugstoffe und maximale Verarbeitungsqualität verwandeln den täglichen Arbeitsplatz hinter dem griffigem Multifunktionslenkrad in eine

konditionserhaltende Komfortzone. Gerade beim Sitz und bei der vielfach gelobten Matratze wird das deutlich. Das Raumangebot im XF-Fahrerhaus setzt dabei mit seinem kubistischen Kabinenkonzept einmal mehr die Bestwerte im internationalen Vergleich. Nicht umsonst rangiert der große DAF mit seinem ausgeklügelten Innenraumdesign in der Fahrgunst ganz oben. Dazu punktet er mit sehr guter Raumökonomie. Die neu abgestimmten MX-Triebwerke tragen mit ihrem leisen Arbeitsgeräusch ebenfalls dazu bei, dass sich hinter dem DAF-Volant echtes Oberklassefeeling einstellt.

## IMPRESSUM TRANS AKTUELL – GESCHÄFTLICHE INFORMATIONEN



DAF Trucks Deutschland GmbH  
DAF-Allee 1  
50226 Frechen  
Telefon +49 (0) 22334 / 506-0  
dtd.zentrale@daftrucks.com  
www.daftrucks.de  
Verantwortlich: Max Franz

**Geschäftliche Information**  
Sonderteil zur Kundenkommunikation  
Auflage: 50.000 Exemplare  
Redaktion: Oliver Wilmms  
Grafik und Produktion: Hilde Bender, Florence Frieser, Marcus Zimmer

Fotos: Löffler Photography & Film – stlart.de, DAF (1)  
Projektleitung: Andreas Techel  
ETM corporate publishing  
Telefon 07 11/7 84 98-86  
andreas.techel@etm.de

Verlag:  
EuroTransportMedia  
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH  
Handwerkstr. 15, 70565 Stuttgart  
Internet: www.eurotransport.de  
Geschäftsführer: Oliver Trost  
Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG

Alle Rechte einschließlich Titelschutz vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers

© by ETM corporate publishing, Gerichtsstand Stuttgart