

Teilnehmen und gewinnen!

Welche Marken und Nutzfahrzeuge sind Ihre Favoriten? Wählen Sie aus 228 Baureihen (Seite 20 bis 25). Unter allen Einsendungen



verlosen wir tolle Preise. Hauptgewinn ist ein Ford Ranger. Gleichzeitig fragen wir Sie auf den Wahlkarten, welche Berichte Ihnen in dieser Ausgabe gut gefallen.

Geben Sie dazu die jeweilige Nummer neben der Überschrift an.



DIREKT UND ALLES AUS EINER HAND

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



Neuer Maut-Ärger

Verstaatlichung von Toll Collect beschäftigt Bundeskartellamt

Die Verstaatlichung des Lkw-Maut-Betreibers Toll Collect hat ein Nachspiel. Die FDP-Fraktion im Bundestag will das Bundeskartellamt einschalten und prüfen lassen, ob alles mit rechten Dingen zugeht. Sie hinterfragt, ob es ein ordentliches Vergabeverfahren gab und ob die für den Eigenbetrieb durch den Bund ausschlaggebende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unabhängig und fundiert genug war. Die Liberalen befürchten, dass der Deal den Steuerzahler teuer zu stehen kommt. Das wäre etwa der Fall, wenn Entschädigungszahlungen an leer ausgegangene Bieter drohen sollten. Schließlich hat für sie auch der Wechsel von Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz an die Toll-Collect-Spitze ein „Gschmäcke“ (siehe Kasten). Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) argumentiert, dass – entgegen früheren Annahmen – der Eigenbetrieb durch den Bund wirtschaftlicher sei als die Mauterhebung durch einen privaten Betreiber. Er verweist auf die besagte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, wonach der Bund bei einer Vertragslaufzeit von zwölf Jahren 357 Millionen Euro sparen kann, wenn er Toll Collect behält. Im November 2016 hatte Scheuer den Betrieb des Lkw-Maut-

Systems europaweit ausgeschrieben, den Vergabeprozess aber im Januar überraschend gestoppt. „Die Bundesrepublik Deutschland wird dauerhaft Eigentümerin von Toll Collect bleiben“, teilte der Minister Mitte Januar den Vorsitzenden der Verkehrs- und Haushaltsausschüsse mit. Bereits seit September war das Unternehmen in Bundeshand. Für die FDP hat die Analyse der KPMG-Berater aber nur eine begrenzte Aussagekraft, sie spricht von einem Gefälligkeitsgutachten. „Es beruht auf theoretisch konstruierten Annahmen und beinhaltet nicht die Angebote der Konsortien. Ohne den Eingang der finalen An-

gebote der Bieter, die kurz bevorstanden, ist eine valide Schätzung der Wirtschaftlichkeit im Vergleich Eigen- oder Fremdbetrieb unrealistisch“, sagt der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, Oliver Luksic, gegenüber trans aktuell. Er hegt den Verdacht, dass der Bund sich Toll Collect nur aus einem Grund einverleibt hat: um die Pkw-Maut zu retten. Das Konsortium Kapsch/CTS Eventim hatte den Zuschlag erhalten, starten soll die Gebühr im Oktober 2020. „Das Angebot des Konsortiums wäre gescheitert, weil es den Haushaltsrahmen von 2,08 Milliarden Euro gesprengt hätte“, berichtet Luksic.

Durch die Verstaatlichung können Scheuer nun Synergieeffekte nutzen und damit den Kostenrahmen drücken. „Das ist auch deshalb problematisch, weil Kapsch auch bei der Lkw-Maut geboten hat“, sagt der Abgeordnete aus dem Saarland. Welche Synergieeffekte sich genau einstellen sollen, habe der Minister aber auch noch nicht ausreichend beantwortet. Luksic hält nicht nur die Vermischung mit der Pkw-Maut für fragwürdig, sondern auch die Pkw-Maut an sich. Er bezeichnet sie als bürokratisches Monster und gibt zu bedenken, dass Kraftfahrer die Kosten des Verkehrs über unterschiedliche Steuern bereits mehrfach bezahlt hätten. Problematisch sei ferner, dass die Bundesregierung milliardenschwere Entscheidungen bei der Maut fälle, ohne abzuwarten, wie der Europäische Gerichtshof (EuGH) über die Klage Österreichs gegen die Pkw-Maut befände. Hier mehren sich nun aber die Anzeichen, dass die Richter die deutsche Regelung für rechtens halten. Ein Gutachter des Gerichts sieht keine Diskriminierung ausländischer Fahrer, woraufhin Generalanwalt Nils Wahl dem EuGH empfahl, die Klage abzuweisen.

Klimaschutz: Tempolimit, teurer Sprit, E-Quote und CO₂-Maut – die Maßnahmenliste der Experten.



Seite 4

Bahn: Grünen-Verkehrsexperte Cem Özdemir über die Potenziale auf der Schiene.



Seite 7

Trailer: Der Online-Boom bringt Engpässe. Krone erweitert die Kapazitäten bei Wechselsystemen.



Seite 17

KRITIK AN PERSONALIE

Die Opposition übt Kritik am Wechsel von Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz an die Spitze von Toll Collect.

- Stephan Kühn (Grüne): „Bis vor Kurzem war Mr. Maut noch für die Kontrolle von Toll Collect verantwortlich, nun schachert Minister Scheuer seinem Staatssekretär den hochdotierten Chefposten zu.“
- Oliver Luksic (FDP): „Es drängt sich der Verdacht auf, dass Staatssekretär Schulz die Verstaatlichung von Toll Collect auch betrieben hat, um sich selbst einen lukrativen Posten zu schaffen.“

Text und Foto: Matthias Rathmann

FÜR LANG-LKW GELTEN NEUE SPIELREGELN – VERLÄNGERTER SATTELZUG AUF DEM VORMARSCH

Lang-Lkw müssen nicht mehr bahnfähig sein. Mit Veröffentlichung der 9. Änderungsverordnung entfällt die Vorgabe, dass Lang-Lkw beziehungsweise ihre Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr tauglich sein müssen. Das Bundesverkehrsministerium begründet dies damit, dass der Lang-Lkw keine Rückverlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße ausgelöst habe. Neu ist ebenfalls, dass zwei weitere Bundesländer ihr Straßennetz für den Einsatz des verlängerten Sattelauflegers (Lang-Lkw Typ 1) freigeben. Das sind Baden-Württemberg und Bremen/

Lang-Lkw muss nicht mehr bahnfähig sein

9. ÄNDERUNGSVERORDNUNG IN VORBEREITUNG



Bremerhaven. Eine weitere Neuerung beim Lang-Lkw Typ 1: Er darf künftig 17,88 Meter lang sein – acht Zentimeter länger als bisher. Der Grund ist, dass der Sattelaufleger dann zwei Wechselbrücken zu je 7,45 Meter schultern kann. Damit wäre dieses Fahrzeug eine Alternative zum Gliederzug, etwa im Rahmen von Systemverkehren. Lang-Lkw werden künftig noch sicherer. Sie müssen mit Abbiegesystemen und mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten ausgestattet sein. Das Positivnetz wächst zudem um weitere Streckenabschnitte. Die Liste umfasst 22 Seiten. rat



Foto: Matthias Rathmann

Politik trifft Praxis

„Mister Logistik“ blickt hinter die Kulissen: Steffen Bilger (rechts), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, hat sich gemeinsam mit dem CDU-Abgeordneten Hermann Färber (links) Praxiseinblicke bei der Spedition Wiedmann & Winz in Geislingen an der Steige verschafft. Geschäftsführer Dr. Micha Lege zeigte den Politikern die Disposition und brachte Themen wie das Mobilitätspaket und die Kostenbelastung zur Sprache. Bericht folgt.

Von Lehrte bis China ²

trans aktuell-Symposium am 27. März – rund um den Kombinierten Verkehr

Kostenlos aufs Handy

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



Der Lkw-Fahrer-Mangel und Klimaschutz sind gute Argumente für den Kombinierten Verkehr. Wer die Verkehrsträger Straße und Schiene richtig kombiniert, kann Fahrer und Fahrzeuge produktiver einsetzen und damit einigen strukturellen Branchenproblemen begegnen. Das hat das Unternehmen Paneuropa Transport frühzeitig erkannt und sich bereits seit 2002 zur Schiene bekannt. Paneuropa ist daher auch Gastgeber des ersten trans aktuell-Symposiums im Jahr 2019, das unter dem Titel „Erfolgreich im Kombinierten Verkehr“ am Mittwoch, 27. März, stattfindet. Veranstaltungsort ist der erst im vergangenen Jahr bezogene neue Firmensitz in Bakum.

Das erste in einer Reihe von insgesamt vier trans aktuell-Symposien 2019 ist programmatisch zweigeteilt: Am Vormittag geht es um Best Practices sowie die derzeitigen Herausforderungen im Kombinierten Verkehr.

Carsten Hemme, Geschäftsführer von Paneuropa, berichtet über seine Erfahrungen im Kombinierten Verkehr. Referatsleiter Steffen Müller vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) informiert über den Stand der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr. Daran schließt sich eine Diskussionsrunde mit prominenten Teilnehmern an.

Robert Breuhahn, Geschäftsführer vom Operateur Kombiverkehr aus Frankfurt, Dirk Flege vom Interessenverband Allianz pro Schiene, Matthias Gastel, Sprecher für Bahnpolitik der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Paneuropa-Geschäftsführer Carsten Hemme, Ralf-Charley Schultze, Präsident der International Union For Road-Rail Combined Transport (UIRR), sowie Dirk Steffes, Senior Vice President Sales Intermodal von DB Cargo, diskutieren, wie die Qualität auf der Schiene verbesser

sert werden kann, damit Spediteure einen größeren Anreiz haben, um vermehrt Transporte auf die Schiene zu verlagern.

Nach dem Mittagessen und dem Blick hinter die Kulissen bei Paneuropa – im Mittelpunkt stehen dabei die operative Abwicklung der Kombinierten Verkehre sowie die Besonderheiten der neuen Paneuropa-Immobilie – richtet sich der Blick in die Zukunft.

Als Vertreter der verladenden Wirtschaft berichtet Uwe Salvay, Leiter Logistik der Warsteiner-Gruppe, etwa von der weiteren Strategie der Brauerei im Hinblick auf den intermodalen Transport, und UIRR-Präsident Ralf-Charley Schultze informiert über die Roadmap Digitalisierung.

Wie für Straßenspediteure der Umstieg auf die Schiene gelingen kann, zeigen Norbert Rekers, Regional Director Central Intermodal Europe beim Eisenbahnunternehmen TX Logistik,

anhand der Umschlagtechnologie Nikrasa und Karl Fischer, Geschäftsführer des LKZ Prien, der über das Projekt „Future Trailer“ berichtet. Peter Hirsch, Prokurist bei der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (Duss), referiert über die Planungen für das Megahub Lehrte und Hendrik Wehlen, General Manager des Eisenbahnunternehmens InterRail Europe, nimmt die Teilnehmer mit auf eine Reise nach China, wo die Schiene zur Zukunftsstrategie des Landes gehört.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Thomas Küppers

KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



Verlagerung bleibt ein Lippenbekenntnis

Es ist ein wenig wie mit dem dicken Pulli, den man zur Sicherheit mit in den Koffer packt. Für den Fall, dass es abends im Urlaub doch mal frisch werden sollte. Auch der Lang-Lkw hat im Sinne der Kombi-Tauglichkeit bisher einige Pfunde mehr mitführen müssen. Nun hat der Bund diese Vorgabe kassiert. Kühlt es sich ab, leistet der Pulli gute Dienste. Beim Lang-Lkw fehlt diese Flexibilität nun: Sind Fahrer rar und die Straße dicht (was permanent der Fall ist), kann der Spediteur die Einheiten nicht einfach mehr der Bahn übergeben. Wer die Trassenpreise senkt, Digitalisierung und Effizienz auf der Schiene predigt und den Kombinierten Verkehr weiter fördern will, ist an der Stelle nicht konsequent. Der Verlagerungswille bleibt ein Lippenbekenntnis. Es wäre ein Leichtes gewesen, den Lang-Lkw-Betreibern das Mehrgewicht durch zusätzliche Tonnage auszugleichen.

Bericht zum Lang-Lkw:
Seite 1

WEITERE TERMINE

Die weiteren Termine, Themen und Gastgeber der trans aktuell-Symposien 2019 auf einen Blick:

- 9. Mai 2019: „Anforderungen in der Automobillogistik“ bei Transco in Singen
- 18. September 2019: „Trends im Volumentransport“ bei L.I.T. in Brake
- 6. November 2019: „Wir lieben Lebensmittel und Sicherheit“ bei Edeka Südbayern in Landsberg (Lech)



DIE PARTNER

Premium-Partner



The Trailer Company.



Mit freundlicher Unterstützung von



HAUG UND FRIEDRICH
Personal- und Unternehmensberatung

ADAC



Pannen-Notrufnummer:
0 800 524 80 00

Kaum passiert,
schon repariert.

ADAC TruckService

IMPRESSUM

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management
Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:
Matthias Rathmann (rat)
Redaktion: Andrea Ertl (ane), Ilona Jüngst (ilo), Ralf Lanzinger (rla), Carsten Nallinger (cn)
Weitere Mitarbeiter: Julian Hoffmann (jho), Hans-Jürgen Wildhage (hjw), Knut Zimmer (kuz)
Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta Sichel, Sumita Brumbach
Korrespondenten Berlin/Brüssel: Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)
Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
Geschäftsführer: Oliver Trost
Anschrift von Verlag und Redaktion:
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, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-13 87

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
Anzeigenpreise: Nr. 28, 2019, Gerichtsstand Stuttgart

Unterstützer von



Fahrt ins Ungewisse ³

Weiter keine Einigung über neue Regeln im Kombinierten Verkehr – unglückliche Verknüpfung mit EU-Mobilitätspaket



Rückenwind: Entwicklung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (in Millionen Tonnen).
Quelle: UIRR

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Europa fährt ins Ungewisse. Zwar soll er umweltfreundlich die Straßen entlasten und ist seit Jahren auf der Wachstumspur. Doch die EU-Institutionen konnten sich bei ihren Trilog-Gesprächen nicht auf eine Neuregelung der 27 Jahre alten Gesetzgebung einigen. Eine hauchdünne Chance räumen Experten jetzt dem EU-Parlament ein, das noch für alle akzeptable Änderungsvorschläge auf den Tisch legen könnte. Ansonsten dreht der KV-Zug erst einmal Runden in der Warteschleife, was angesichts der anstehenden EU-Wahlen locker bis zum Jahresende dauern kann.

Das Ungemach zeichnete sich bereits nach dem vorigen EU-Verkehrsmisterrat im Dezember ab, als für die Branche völlig unakzeptable Regelungen präsentiert wurden. „Anstatt einheitliche und eindeutige Vorschriften für den internationalen Verkehr zu schaffen, bauen die Mitgliedstaaten auf nationale Auslegungen interpretationsfähigen Rechts“, hatten der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV), der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) damals gemeinsam kritisiert. Man sei aber auf einen einheitlichen

Rechtsrahmen angewiesen, denn nur ein leistungsstarker und möglichst bürokratiefreier KV könne zur Bewältigung des Güterverkehrswachstums, zur dringenden Entlastung des europäischen Straßennetzes und zur CO₂-Reduzierung beitragen.

Jetzt wird wohl erst mal auf der Stelle getreten, denn die Neuordnung des KV dient den EU-Staaten nicht zuletzt als Verhandlungsmasse bei den schwierigen Gesprächen über das Mobilitätspaket. Dabei trägt die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger zu einem einheitlichen System entschieden zu einer besseren Umweltbilanz bei. Gütertransporte sind auf langen Strecken per Bahn oder Schiff CO₂-ärmer unterwegs, und nicht zuletzt deshalb ist der Wechsel von der Straße auf die Schiene seit Langem ein wichtiges Ziel der EU-Kommission. Sie hatte 2018 zum Jahr der Multimodalität erklärt, zu dessen offiziellem Abschluss Ende Februar steht Verkehrskommissarin Violeta Bulc nun allem Anschein nach mit leeren Händen da.

Noch im Oktober hatte die Eisenbahnagentur der EU (ERA) ihren „Bericht zur Vereinfachung des Kombinierten Verkehrs“ mit diversen Verbesserungsvorschlägen vorgelegt, in welchem dem KV eine „entscheidende Rolle“ für die Co-Modalität bescheinigt wird. Dafür müssten aber die Rahmenbedingungen angepasst sowie technische und Verwaltungsbarrieren abgebaut werden, hieß es. Auch die Internationale Energieagentur (IEA) setzt beim Gütertransport auf eine enge Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger.

Besonders deutlich wird die Rolle des KV im „2018 Report on Combined Transport“, den der Internationale Eisenbahnverband (UIC) mit BSL Transportation Consultants veröffentlicht hat. Danach ist der Anteil der Bahnen am EU-Gütertransport in Tonnenkilometern gerechnet im Vergleich zur Straße von 2005 bis 2016 mit einem Plus von 1,3 Prozent fast gleich geblieben, aber die intermodalen Schienenverkehre nahmen im gleichen Zeitraum um satte 50,2 Prozent zu. Von 2015 bis 2017 wurde hier ein Anstieg von 7,2 Prozent auf 22,5 Millionen Ladeeinheiten verzeichnet.

Der unbegleitete KV – mit einem Anteil von 95 Prozent an den Kombinierten Verkehren – ist das einzige Marktsegment, das im Schienengütertransport Zuwächse verzeichnete. Treiber ist hier der grenzüberschreitende Verkehr mit einem Plus von zwölf Prozent seit 2015. Inzwischen lösen hier aber kontinentale und nicht mehr Hinterlandverkehre der Seehäfen die Dynamik aus.

Begleitete Verkehre waren 2017 gegenüber 2015 rückläufig, lagen aber immer noch über dem Volumen von 2013. So haben mehr als 1,6 Millionen Lkw 2017 den Eurotunnel durchquert, 10,3 Prozent mehr als 2015.

Auch die Güterbahnen in Europa setzen vereint auf multimodale Verkehre und haben sich vorgenommen, die auf der Schiene transportierte Fracht bis 2030 um 30 Prozent zu steigern, um das Klima von 290 Millionen Tonnen CO₂ zu entlasten. Züge stießen im Vergleich zur Straße neunmal weniger

Treibhausgase aus, betonen sie. Wachse der Gütertransport wie prognostiziert bis 2030 um 30 Prozent an, bedeute das ansonsten eine Million zusätzlicher Lkw auf den Straßen. Unternehmen wie die Deutsche Bahn, SNCF (Frankreich) oder Mercitalia (Italien) haben sich deshalb verpflichtet, den Sektor

gemeinsam umzugestalten. Sie fordern die Politik auf, ein transparentes Regelwerk zu liefern und für einen fairen Wettbewerb zu sorgen.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Thomas Küppers

AKTUELLE ZAHLEN

- Der Bahnanteil im KV beträgt bei grenzüberschreitenden Verkehren rund 800 Kilometer, bei nationalen Verkehren unter 400 Kilometer. Auf der Straße werden entsprechend über 100 Kilometer beziehungsweise bis zu 50 Kilometer zurückgelegt.
- Die bedeutendsten nationalen europäischen KV-Märkte sind Deutschland, Italien und Großbritannien. Unbegleitet wurden in Deutschland 2017 rund 4,14 Millionen Ladeeinheiten (TEU) transportiert, plus 24,2 Prozent gegenüber 2015. Ein Rückgang in Italien um 30,9 Prozent auf 1,07 Millionen TEU hängt mit Infrastrukturgapen zusammen. Das Minus von 1,6 Prozent in Großbritannien auf 1,42 Millionen TEU könnte sich durch den Brexit verstärken.

Transporter

TOP DEAL

Angebote nur für Gewerbetreibende

Abbildung enthält Sonderausstattungen.

All-in Leasing

ohne Anzahlung

Der Citan Kastenwagen ¹ mtl. ab	Der Vito Kastenwagen ¹ mtl. ab	Der Sprinter Kastenwagen ¹ mtl. ab
149 € ²	189 € ²	209 € ²

Monatliche Gesamtrate ohne Anzahlung inkl. Vorteilspaket mit Komplettservice zzgl. der gesetzlichen USt., Laufzeit 48 Monate, Gesamtleistung 40.000 km

Inklusive
4 Jahre
Rundum-
Sorglos-Paket!

Nur bis 31.03.2019

Lease auf den ersten Blick.

Der Mercedes-Benz Citan, Vito und Sprinter jetzt mit All-in Leasing und ohne Anzahlung.

Ganz schön anziehend: unsere attraktiven Transporter mit attraktiven Leasingraten und – noch attraktiver – ohne Anzahlung. Mit 4 Jahren ServiceCare Komplettservice inklusive. www.transporter-topdeal.de

¹ Citan 108 CDI Kastenwagen/Vito 109 CDI Kastenwagen/Sprinter 211 CDI Kastenwagen: Kraftstoffverbrauch innerorts; außerorts; kombiniert (l/100 km): 4,7; 4,2; 4,3/7,8-7,7; 5,4-5,3; 6,3-6,2/9,4-9,1; 7,3-7,0; 7,9-7,7. CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 112/164-162/208-201.

² ServiceCareLeasing ist ein Angebot der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart. Unser Leasingbeispiel: Kaufpreis ab Werk zzgl. lokaler Überführungskosten 12.990 €/18.490 €/19.990 €, Leasing-Sonderzahlung 0,00 €, Laufzeit 48 Monate, Gesamtleistung 40.000 km, mtl. Gesamtleasingrate inkl. Komplettservice gemäß unseren Bedingungen 149 €/189 €/209 €. Gilt nur für gewerbliche Einzelkunden und bis 31.03.2019. Alle Preise zzgl. der gesetzlich geltenden Umsatzsteuer.

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart



Angst vorm Horrorkatalog ⁴

Experten prüfen unpopuläre Maßnahmen, um Klimaziele im Verkehr zu erreichen – Tempolimit und hohe Spritpreise

Effizienz/Antriebe
Pkw



Effizienz/Antriebe
Lkw



Alternative
Kraftstoffe/Energie



Verlagerung
Personenverkehr



Verlagerung
Güterverkehr



54,7 Millionen Tonnen Treibhausgas weniger bis 2030

-28,1 Mio. t

-18,4 Mio. t

-2,3 Mio. t

-3,9 Mio. t

-2,0 Mio. t

Die Akteure aus den Bereichen Verkehr, Mobilität und Logistik müssen sich gewaltig ins Zeug legen. Noch weiß keiner, wie sie die ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung von minus 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 bis 2030 erreichen sollen. Zwar werden die Fahrzeugantriebe immer effizienter, doch macht die wachsende Verkehrsleistung alle Fortschritte wieder zunichte.

In diesen Tagen nun bekamen die Protagonisten des Sektors eine Vorstellung davon, was ihnen blühen könnte, wenn die Bundesregierung Ernst macht. Sie drückt aufs Tempo, schließlich will sie noch in diesem Jahr ein Klimaschutzgesetz mit verbindlichen Maßnahmen zur Umsetzung der

CO₂-Reduktions-Ziele auf den Weg bringen. Zwei wenig populäre Maßnahmen wären Tempo 130 auf Autobahnen und ein kräftiger Aufschlag bei den Spritpreisen.

Wer das fordert, muss mit Protest rechnen: Kaum waren die Vorschläge einer entsprechenden Expertenrunde an die Öffentlichkeit gedrungen, folgte der Sturm der Entrüstung. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) sah sich gezwungen, die Wogen zu glätten. Beim Neujahrsempfang des Verbands der Automobilindustrie (VDA) nannte er die Vorschläge „einfallslos und zu retro“.

Kurios ist nur, dass Scheuer die Arbeitsgruppe selbst ins Leben gerufen hat. Im September gab er mit Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) den Startschuss zur Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM). Sechs Arbeitsgruppen sollen „gemeinsam kreative, neue Ideen entwickeln“, wie die Energiewende im Verkehrssektor gelingt. Drei Gruppen sind Scheuer zugeordnet, drei Altmaier. Die wohl wichtigste, „Klimaschutz im Verkehr“, unter Vorsitz von Franz Loogen (Chef von E-Mobil Baden-Württemberg), hat bislang fünfmal getagt und mithilfe verschiedener Institute das besagte Instrumentenbündel vorgestellt.

Kritiker sprechen angesichts der umstrittenen Maßnahmen von einem Horrorkatalog. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe betonen deshalb, es handle sich „in keinsten Weise um Vorfestlegungen“. Mitglieder sind neben VW, ZF und der Deutschen Bahn unter anderem Verbände wie die Allianz pro Schiene, der BGL, der VDA oder das Deutsche Verkehrsforum.

„Das Tempolimit ist nur die Spitze des Eisbergs. Wenn man sich die Maßnahmen ansieht, geht es nur um Verteuerung und Einschränkung der Mobilität“, kritisiert der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion im Bundestag, Oliver Luksic, gegenüber trans aktuell. Der Bürger habe ein Grundrecht auf Mobilität, betont er. „Ich halte nichts davon, Mobilität zum Luxusgut zu machen“. Er warnt davor, nach dem Ausstieg aus der Kernenergie und der Kohleförderung noch aus dem Diesel auszusteigen. Das habe verheerende Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, die Mobilität der Bürger und die Wirtschaft.

Verlagerung forcieren

Das Tempolimit und die höheren Spritpreise sind Teil einer 19 Vorschläge umfassenden Liste. Sie gliedert sich in die fünf Bereiche „Effizienz/Antriebe Pkw“, „Effizienz/Antriebe Lkw“, „Alternative Kraftstoffe/Energie“, „Verlagerung Personenverkehr“ und „Verlagerung Güterverkehr“. In der Rubrik „Pkw“ stehen ein Angleichen der Energiesteuern von Diesel und Benzin (aktuell 47,04 beziehungsweise 65,45 Cent pro Liter) und eine schrittweise Erhöhung im Raum, außerdem das Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen und eine Quote für neue Elektroautos von 25 Prozent im Jahr 2025 und 50 Prozent im Jahr 2030. Beim Lkw setzen die Experten auf Effizienzstandards, die ein Potenzial von 15 Prozent bis 2025 und von 30 Prozent bis 2030 ausspielen

sollen. Realität werden soll auch eine CO₂-orientierte Lkw-Maut ab 2023. Pro Tonne CO₂ könnten 80 Euro anfallen, für alternative Antriebe soll es eine Vergünstigung von 75 Prozent geben. Ferner setzen die Experten auf den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw mit alternativen Antrieben sowie auf mehr Aerodynamik. Schließlich sollen Verlagerer und Spediteure auch zum Umstieg auf die Schiene bewegt werden – unter anderem durch die bereits erfolgte Senkung der Trassenpreise und den Aufbau eines Netzes für 740 Meter lange Güterzüge.

Alle 19 Maßnahmen zusammen haben nach Einschätzung der Experten ein Potenzial zur Vermeidung von jährlich 54,7 Millionen Tonnen an Treibhausgasen (THG). Zur Einordnung: 2017 wurden in Deutschland insgesamt rund 900 Millionen Tonnen THG emittiert, überwiegend Kohlendioxid (CO₂). Der Verkehr steht bei den verursachenden Sektoren an dritter Stelle: 169 Millionen Tonnen CO₂ gingen auf sein Konto.

Im Verhältnis fällt die angestrebte Reduktion von 54,7 Millionen Tonnen durchaus ins Gewicht. Die Experten prognostizieren, dass bei Umsetzung ihrer Vorschläge der Verkehrssektor 2030 „nur“ noch 95 Millionen Tonnen THG emittieren würde. Das wäre ein Minus von 42 Prozent gegenüber 1990 und somit eine Punktlandung. Mission erfüllt, könnte die Bundesregierung dann mit Blick auf ihre Zwischenziele im Klimaschutzplan 2050 melden.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Luksic, Daimler, DB, Scania, Wagner



„Wenn man sich die Maßnahmen ansieht, geht es nur um Verteuerung und Einschränkung der Mobilität“

OLIVER LUKSIC,
VERKEHRSPOLITISCHER
SPRECHER DER
FDP-FRAKTION

ALTERNATIVE ANTRIEBE KOMMEN

Gesetzt den Fall, die 19 teilweise umstrittenen Maßnahmen kämen allesamt unverändert zur Umsetzung, würden den Experten zufolge 2030 folgende Bedingungen gelten:

Treibhausgasemissionen im Verkehr: 95 Millionen Tonnen (42 Prozent weniger als 1990).

Modal Split Güterverkehr: Straße 66,3 Prozent, Schiene 25,4 Prozent, Wasserstraße 8,3 Prozent. Ohne die Maßnahmen wäre die Straße 2030 bei 72,1 Prozent, die Schiene bei 19,5 Prozent und die Wasserstraße bei 8,4 Prozent.

Lkw-Bestand: Diesel-Lkw 989.000, Gas-Lkw 125.000 und E-Lkw 240.000. Ohne die Maßnahmen wären es 1,1 Millionen Diesel-Lkw, 310.000 Gas-Lkw und 22.000 Elektro-Lkw.

Lkw-Neuzulassungen: Diesel-Lkw 89.000, Gas-Lkw 4.000 und E-Lkw 72.000. Ohne die Maßnahmen wären es 106.000 Diesel-Lkw, 63.000 Gas-Lkw und 3.000 Elektro-Lkw.

Staat ist beim Klimaschutz in der Pflicht ⁵

Deutsches-Verkehrsforum-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn fordert massive Investitionen in die Infrastruktur



trans aktuell: Frau Dr. van Hoorn, das Deutsche Verkehrsforum ist Mitglied der Arbeitsgruppe 1 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität. Tragen Sie deren Empfehlungen mit, die ja ziemlichen Wirbel ausgelöst haben?

Dr. van Hoorn: Die Liste mit 19 Maßnahmen, die an die Öffentlichkeit gedrungen ist, haben die wissenschaftlichen Gutachter zusammengestellt. Das ist keine Empfehlung der Arbeitsgruppe, sondern einfach ein Arbeitsstand, um die Wechselwirkungen zwischen den Instrumenten zu diskutieren. Daher können wir jetzt noch keine Einschätzung geben, weil wir mit der Arbeit noch gar nicht fertig sind. Es wird sicher nicht über alle Handlungsemp-

fehlungen einen Konsens in der Arbeitsgruppe geben.

Wer entscheidet am Ende, was umgesetzt wird und was nicht?

Am Ende muss die Bundesregierung entscheiden, welche Maßnahmen sie ergreift. Diese Maßnahmen müssen klimapolitisch wirksam, wirtschaftlich vernünftig und gesellschaftlich durchsetzbar zugleich sein.

Von welchen dieser Maßnahmen erhoffen Sie sich die größten Einsparpotenziale?

Sehr wichtig ist der Beitrag neuer Antriebe und Kraftstoffe. Aber notwendig sind auch der Ausbau der Schiene, des ÖPNV, der Wasserstraße sowie die Automatisierung und Digitalisierung.

Welche Erwartung haben Sie beim Klimaschutz an die öffentliche Hand?

Wir haben in einem Brief an die entscheidenden Ministerien geschrieben, dass die Wirtschaft von der Bundesregierung massive Investitionen in den Klimaschutz benötigt, um selbst ihren Beitrag dazu leisten zu können. So muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Strom und der Tankstelleninfrastruktur für LNG und Wasserstoff gefördert werden. Rechtliche Hindernisse oder unterschiedliche Standards, wie bei Stromladepunkten, gilt es zu beseitigen. Der Ausbau der Schiene, des ÖPNV und der Wasserstraße ist unabdingbar. Insgesamt muss die Digitalisierung im Verkehr stärker und schneller vorankommen. Daher wünschen

wir uns den prioritären Ausbau von mobilem Breitband entlang der Hauptverkehrsadern und Logistikzentren.

Digitaler müsste dann aber auch die Bahn werden, oder?

Dazu zählt auch, dass die Schiene digitalisiert wird. Das wird Geld kosten. Für den flächendeckenden Ausbau mit ETCS und digitalen Stellwerken sowie die Umrüstung der Loks wurden in der Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministeriums langfristig 1,7 Milliarden Euro jährlich veranschlagt. Wir müssen jetzt in die Infrastruktur investieren, sonst drohen künftig finanzielle Konsequenzen bei der Verfehlung der Klimaziele.

Text: Matthias Rathmann | Foto: DVF

Fleißige Leute ⁶

BAG-Report bringt Erkenntnisse zu Bezahlung, Einsatz und Verfügbarkeit von Speditionskaufleuten

Bei der Arbeit: Speditionskaufleute verbringen mehr Zeit im Büro als Beschäftigte anderer Branchen.



Auf dem Arbeitsmarkt der Transport- und Logistikbranche gibt es ein Nord-Süd-Gefälle: Während in den südlichen Bundesländern sowie in Hamburg und Bremen auf 100 offene Arbeitsstellen zum Teil deutlich weniger als 100 arbeitslos gemeldete Speditions- und Logistikkaufleute kommen, zeigt sich dieses Verhältnis in Berlin, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern wesentlich entspannter; dort kommen teilweise über 200 Arbeitslose auf 100 gemeldete offene Stellen. Im bundesweiten Schnitt kamen im August 2018 auf 100 Stellen rund 166 arbeitssuchende beziehungsweise 92 arbeitslose Speditions- und Logistikkaufleute.

Nach dem soeben vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) vorgelegten Bericht über die Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2018 weist die Vergütungshöhe dieser Kaufleute deutliche regionale Unterschiede auf. Während etwa Speditionskaufleute in Hamburg Ende 2018 tarifliche Stundenlöhne von 14,04 Euro erhielten, verdienen ihre Nachbarn in Niedersachsen gerade mal 10,65 Euro je Stunde.

Gehälter variieren stark

Angemerkt wird jedoch, dass die Gehälter stark nach Branche sowie Unternehmensgröße variieren. „Große und internationale Unternehmen zahlen in der Regel oft höhere Gehälter an ihr kaufmännisches Personal“, heißt es. Und: „Oftmals werden hoch qualifizierte kaufmännische Angestellte übertariflich entlohnt.“

Bahnbrechend neu sind solche Vergleiche und Hinweise ja nun nicht gerade. Ist die Nachfrage nach Fachkräften groß – wie gegenwärtig in weiten Teilen der Transport- und Logistikwelt in Deutschland –, das Angebot dagegen knapp, muss halt mehr gezahlt werden. So war es eigentlich immer, und so wird es in einer freien Marktwirtschaft auch bleiben.

Interessant sind in dem Zusammenhang aber die Erkenntnisse der BAG-Experten über die Arbeitsbelastung im Vergleich zu den Gesamtbeschäftigten. Speditionskaufleute sind fleißige Arbeitnehmer: Rund 65 Prozent von ihnen leisten 36 bis 40 Arbeitsstunden in der Woche, im Durchschnitt aller Beschäftigten sind dies nur 50 Prozent. Demgegenüber arbeiten mit einem Anteil von 9,8 Prozent verhältnismäßig wenige Kaufleute im Bereich Verkehr und Logistik unter 31 Stunden in der Woche. Im Durchschnitt der Gesamtbeschäftigten sind dies mit 27,6 Prozent beinahe dreimal so viele. Auch bei jenen, die wöchentlich 45 Stunden und mehr tätig sind, liegt die Transportbranche mit 14,6 Prozent deutlich vorn. Im Durchschnitt aller Arbeitnehmer sind dies nur 11,8 Prozent.

Insgesamt waren Ende 2017 in Deutschland mehr als 155.000 Kaufleute für Spedition und Logistik sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahr ein beachtliches Plus von 3,8 Prozent. Der Frauenanteil lag mit 36,5 Prozent unter dem bundesweiten Durchschnitt aller Berufe von über 46 Prozent, der Anteil der Ausländer lag bei fast zehn Prozent. Zugelegt hat die Zahl der Teilzeitbeschäftigten, mit 9,8 Prozent liegt sie aber noch deutlich unter der Teilzeitquote aller Berufe, die 28 Prozent beträgt.

Zugenommen hat in der Branche auch die Bedeutung der Beschäftigten mit akademischem Bildungsabschluss. Ihr Anteil stieg von 8,9 Prozent im Jahr 2015 auf inzwischen etwa zehn Prozent. Einen anerkannten Berufsabschluss wiesen Ende 2017 rund 106.400 Speditions- und Logistikkaufleute auf, was einem Anteil von 68,5 Prozent entspricht.

Besonders ins Auge springen laut BAG-Bericht die Veränderungen des Arbeitsumfelds. Danach werden im Transportsektor zunehmend Komplettlösungen unter Berücksichtigung komplexer Kundenanforderungen nachgefragt. „Big-Data-Analytics, künstliche Intelligenz, Blockchain, Robotik, Sensoren und Drohnen stellen digitale Werkzeuge dar, um die Effizienz von Prozessen zu erhöhen, Kosten zu senken und Kundenwünschen gerecht zu werden“, heißt es.

Das bedeute aber nicht, dass die Digitalisierung zu einem Personalabbau im kaufmännischen Bereich führen wird. Perspektivisch könne sich aber der Fokus der Speditions- und Logistikkaufleute „auf anspruchsvollere, komplexere Tätigkeiten sowie qualitativ hochwertige Dienstleistungen verlagern“.

Kein Wunder, dass vor diesem Hintergrund in der Transportbranche die berufliche Weiterbildung zunehmend Bedeutung erlangt. Für Speditions- und Logistikkaufleute geht es zum einen darum, sich in bestimmten Bereichen zu spezialisieren (Anpassungsweiterbildung), und zum anderen, leitende Funktionen im Unternehmen anzustreben (Aufstiegsweiterbildung). Hier wird auf die Prüfung zum Fachwirt für Güterverkehr und Logistik beziehungsweise Logistiksysteme verwiesen, auf die Weiterbildung zum Verkehrsbetriebswirt oder auf ein Hochschulstudium in

den Bereichen Spedition, Transport, Logistik oder Supply-Chain-Management.

In einer vom BAG vorgenommenen zusätzlichen Stichprobenerhebung gaben 65 Prozent der Unternehmen an, ihr kaufmännisches Personal müsse verpflichtende Weiterbildungsveranstaltungen

innerhalb des Betriebes besuchen. Freiwillige Weiterbildungsveranstaltungen wurden von 67 Prozent der Unternehmer gefördert. Im Fokus standen dabei allgemeine und spezifische IT-Kenntnisse, arbeitsplatzspezifische Kompetenzen, Kundenkommunikation, Soft Skills, Fremdsprachen sowie

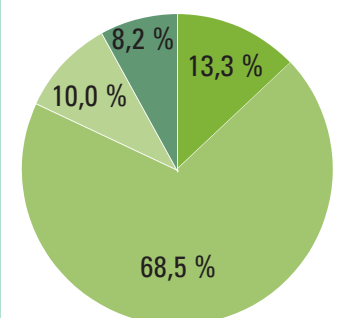
Weiterbildung zum Ausbilder. Die Förderung betraf unter anderem etwa Arbeitsfreistellungen für Lern- oder Prüfungsphasen, finanzielle Hilfen und komplette Kostenübernahmen.

Text: Hans-Peter Colditz |
Foto: Mario Rodrigues

ABSCHLÜSSE

Was Speditionskaufleute mitbringen

- Ohne Abschluss
- Berufsabschluss
- Akademiker
- Abschluss unbekannt



Quelle: BAG, Jahr 2017

15 %
Nachtrabatt



Nutzen Sie den neuen Nachtrabatt für die Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden

Mit einem BroPas Business Vertrag fahren Sie mit Lkw über 9 Meter immer zum halben Preis über die Öresundbrücke. Als Neuheit erhalten Sie einen zusätzlichen Rabatt von 15 %, wenn Sie zwischen 24:00 und 06:00 Uhr fahren. Das bedeutet, dass Sie nur 58,20 Euro pro Einzelfahrt bezahlen.

Aber nicht nur Nachtfahrten sind billiger geworden. Mit Anfang dieses Jahres haben wir den Zuschlag von 50 % für Eurocombi über 20 Meter abgeschafft – und dies gilt rund um die Uhr, das ganze Jahr über. Beides hilft, die Verkehrsdichte zu verringern und einen effizienteren Transport zu gewährleisten, was Ihrem Unternehmen und der Umwelt zugute kommt.

Willkommen auf der direkten Verbindung zwischen Dänemark und Schweden – Tag und Nacht.

Erfahren Sie mehr und bestellen Sie BroPas Business auf www.oresundsbron.com/fracht

Mit BroPas Business Vertrag: Einzelpassage: 68,50 €. NightPrice: 58,20 €. Barpreis ohne Vertrag: Einzelpassage: 158,40 €. Preise verstehen sich pro Einzelpassage ausschl. MwSt. Währung: Euro (EUR) und gelten in 2019 für Lastkraftwagen über 9 Meter.



Überholspur für 740-Meter-Züge

Forum Schienengüterverkehr erstmals mit Politprominenz – Forderung nach Europa-Führerschein für Lokführer



Wie lassen sich mehr Güter auf die Schiene verlagern? Darum ging es unter anderem beim Forum Schienengüterverkehr der Verbände BME und VDV in Berlin.

Noch im vergangenen Jahr mussten der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) und der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) beim Forum Schienengüterverkehr in Bonn auf politische Prominenz verzichten. Am erstmaligen Veranstaltungsort Berlin war dies nun anders: Die Veranstalter begrüßten Cem Özdemir, den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundestag, sowie Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), als Referenten.

Ferlemann betont, der 2017 beschlossene Masterplan Schienengüterverkehr des Bundes sei auf einem guten Weg und „für politische Verhältnisse“ schnell umgesetzt worden. Den Masterplan Schienengüterverkehr hat das Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden der Transportbranche erarbeitet. Ziel ist es, den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken und der verladenden Wirtschaft preislich wettbewerbsfähigere und qualitativ hochwertigere Transportleistungen auf der Schiene anzubieten.

Bereits im vergangenen Jahr sei es im Zuge des Masterplans gelungen, die Halbierung der Trassenpreise in den Haushaltsplan einzubringen und faktisch umzusetzen, erklärt Ferlemann. Die 350 Millionen, die der Bund dafür bereitstellt, sind im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanungen für die nächsten fünf Jahre gesichert.

Ebenso voran geht es beim Bau von Ausweich- und Überholgleisen für die von der EU geforderten 740-Meter-Züge. Im europäischen Schienengüterverkehr hat sich der 740-Meter-Zug als Standard etabliert.

Digitale Technik am Start

Darüber hinaus probiert der Bund im Rangierbahnhof München-Nord momentan aus, wie sich die Digitalisierung für den Güterverkehr positiv nutzen lässt. Die Initiatoren des Masterplans zeigen sich überzeugt davon, dass sich mit dem Einsatz digitaler Technik die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Betriebs weiter erhöhen lässt.

Ebenfalls im Rahmen des Masterplans befindet sich zurzeit eine Bundesforschungsanstalt für den Eisenbahnsektor in Gründung. Die Haushaltsmittel dafür sind genehmigt. „Die Bundesforschungsanstalt wird sich im Wesentlichen am Standort Dresden ansiedeln,

wie von den Haushaltern gewünscht“, kündigt Ferlemann an.

Erfreut zeigte sich der Staatssekretär über den Marktanteil der Wettbewerber der Deutschen Bahn im Güterverkehr von aktuell über 50 Prozent. „Wir wollen Wettbewerb auf der Schiene“, sagt der CDU-Politiker. Und: „Nur Wettbewerb schafft Kreativität.“

Ebenso mahnt Ferlemann einheitliche europäische Standards beim Führerschein für Lokführer an. Momentan sind grenzüberschreitende Schienentransporte ohne Unterbrechung an europäischen Grenzen kaum möglich und eher die Ausnahme – anders als bei Lkw. Aktuell muss bei den meisten europäischen Schienengütertransporten an den Grenzen noch der Lokführer wechseln, denn es gebe in fast jedem europäischen Land unterschiedliche Anforderungen an die Lokführer, etwa bei Sprachkenntnissen oder Sicherheitsbestimmungen, bemängelt Ferlemann. Es sei Sache der EU, für eine Vereinheitlichung zu sorgen und diese voranzutreiben, so der Staatssekretär.

Der Grünen-Politiker Cem Özdemir bezeichnet den Schienenverkehr als zentrale Säule zur Lösung der Klimaprobleme (siehe auch Interview auf Seite sieben). Er warnt davor, sich bei der Diskussion um die Verkehrswende ausschließlich auf die E-Mobilität zu konzentrieren. „Die Schiene ist der Verkehrsträger für eine moderne, bezahlbare, umwelt-

freundliche und vernetzte Mobilität.“ Özdemir meint, die Planung neuer Schienenwege dürfe ruhig etwas länger dauern, da die Bürger mitgenommen werden wollen und müssen. „Sind die Entscheidungen einmal getroffen, muss es schnell gehen.“ Zugleich ist der Verkehrspolitiker überzeugt davon, dass die Deutsche Bahn in Sachen Bürgerbeteiligung aus Stuttgart 21 gelernt hat und dies künftigen Projekten im Güterverkehr zugutekommt.

Text: Ralf Lanzinger |
Foto: DB/Jochen Schmidt

350
Millionen

STELLT DER BUND
FÜR DIE SENKUNG
DER TRASSENPREISE
IN DEN NÄCHSTEN
FÜNF JAHREN BEREIT

DER MASTERPLAN

- Der Masterplan Schienengüterverkehr wurde gemeinsam unter anderem vom Bundesverkehrsministerium, vom Bundesverband Deutscher Industrie (BDI), von der Deutschen Bahn und vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) erstellt
- Bis Jahr 2030 geht der Masterplan von Verkehrszuwächsen im Güterverkehr von rund 40 Prozent bezogen auf 2010 aus. Der Ausstoß von CO₂ ist im Verkehrssektor in den vergangenen Jahren erheblich angestiegen – entgegen den Zielen des Klimaschutzplans der Bundesregierung

Weniger Lärm auf Schienen

Ökologische Aspekte und die Sicht der Verlagerer – schnellere Züge gefordert

Der Masterplan Schienengüterverkehr bildete einen der Schwerpunkte des zweitägigen Kongresses zum Schienengüterverkehr in Berlin. Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender von DB Cargo, weist auf einige ökologische Aspekte hin. Mit dem gesamten europäischen Güterverkehr werde massiv zur Erwärmung der Erde beigetragen, ebenso zu Verkehrsstaus, erklärt er. Der Transport per Schiene verbraucht zudem nur ein Viertel der Energie verglichen mit dem Lkw, so Bosch, die Luftverschmutzung betrage nur ein Siebtel.

Positivbeispiel Schweiz

Mit Blick auf den wachsenden Güterverkehr hätte ein gleichbleibender Modalsplit auf der Schiene von aktuell 18 Prozent fatale Folgen, warnt Bosch. Dies würde

dazu führen, dass bis 2030 auf der Straße weitere 570 Milliarden Tonnenkilometer transportiert werden müssten. „Wir von DB Cargo versuchen, möglichst viel von diesem zusätzlichen Verkehr nicht auf der Straße stattfinden zu lassen, sondern auf der Schiene“, so Bosch. Er verweist auf Länder mit einem höheren Modalsplit als in Deutschland, beispielsweise Österreich oder die Schweiz. Das Ziel Deutschlands und Europas müsse sein, hier weiter zuzulegen.

Elementar für die Akzeptanz von mehr Güterverkehr auf der Schiene sei allerdings die Lärmvermeidung, betont Bosch. „Im vergangenen Jahr haben wir unseren 150.000 Wagen mit Flüsterbremsen ausgestattet“, sagt der Vorstandsvorsitzende von DB Cargo. Und: „Wir sind mit großer Geschwindigkeit dabei, unsere gesamte Flotte umzustellen.“

Zudem bedürfe es künftig innovativer Güterwagen, von denen

DB Cargo auf der Messe Innotrans gemeinsam mit dem Eisenbahn-Logistik- und Waggonvermietunternehmen VTG vier innovative Typen vorgestellt hat – etwa für Stahltransporte, Fertigfahrzeuge sowie im Intermodalbereich.

Eigener Korridor

Gerd Deimel, Sprecher des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) mit Sitz in Frankfurt, warf einige Aspekte der verladenden Wirtschaft in die Debatte ein. So wurden 2017 rund 27 Millionen Tonnen chemischer Erzeugnisse mit der Bahn transportiert. Dies entspricht acht Prozent der gesamten Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr. Prinzipiell ist der Schienengüterverkehr laut Deimel für größere Ladungseinheiten geeignet, besonders für Massengüter, die über längere

Distanzen transportiert werden müssen. Beispielsweise in Bahnkesselwagen und Tankcontainern, die speziell auf Chemieprodukte abgestimmt sind.

Um dem steigenden Güterverkehrsaufkommen mit Blick auf die Verkehrswende gerecht zu werden, braucht es laut Deimel schnellere Güterzüge. Eine höhere Geschwindigkeit könnte etwa über eigene Korridore für Güterzüge erreicht werden. Denn: „Langsame Schienentransporte verknappen Kapazitäten und begünstigen Rückverlagerungen auf die überlasteten Straßen“, gibt Deimel zu bedenken. Notwendig sei zudem ein eng mit den Verladern abgestimmtes Baustellenmanagement. Ebenso schlägt der VCI-Sprecher vor, die Voraussetzungen für durchgängige 740-Meter-Züge zumindest auf den trans-europäischen Netzen zu schaffen.

Text: Ralf Lanzinger

„Dieselprivileg abschmelzen“

Cem Özdemir, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, über Schienengüterverkehr und Klimaziele

trans aktuell: Herr Özdemir, ist die Verlagerung von Transporten auf die Schiene ein probates Mittel, um die CO₂-Klimaziele der EU zu erreichen?

Özdemir: Die Schiene ist die zentrale Säule zur Lösung der Klimakrise im Verkehrssektor. Da muss man sich nur einmal die Zahlen zur Effizienz anschauen. Verglichen mit dem Lkw stoßen Güterzüge fünfmal weniger CO₂ aus und sind auch fünfmal so energieeffizient. Zudem werden dann die Straßen freier, was allen zugutekommt.

Von verkehrspolitischer Seite ist gelegentlich zu hören, die Schiene sei voll ausgelastet. Gibt es überhaupt noch Poten-

zial zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene?

An einigen neuralgischen Punkten sind die Kapazitäten zurzeit tatsächlich begrenzt. Vor Ort kann gelegentlich schon die Reaktivierung von Ausweich- oder Überholgleisen Verbesserungen schaffen. Allerdings werden wir mit dem Schienennetz von heute die Verkehrswende nicht schaffen. Die steht und fällt vielmehr mit dem Ausbau des Schienennetzes und der Beseitigung von Engpässen.

Was ist konkret zu tun?

Es geht darum, Geld in die Hand zu nehmen. Der bisherige Mittelansatz der GroKo von 1,65 Milliarden Euro pro Jahr reicht nicht ansatzweise aus, um etwa so wichtige Vorhaben wie das 740-Meter-Netz für lange Güterzüge zu finanzieren. Nötig wären rund drei Milliarden Euro jährlich. Mit den aktuell 1,65 Milliarden Euro würde es mindestens 30 Jahre dauern, bis alle Bedarfsplanprojekte umgesetzt sind. Die Zeit haben wir im Kampf gegen die Klimakrise nicht.

Welche Antriebsart hat bei Nutzfahrzeugen am ehesten Zukunft?

Genauso wie bei Pkw müssen wir auch bei Lkw weg von fossilen Kraftstoffen. Der Weg im Straßen-güterverkehr ist allerdings noch nicht vorgezeichnet. Aber auch da ist klar: Die Emissionen müssen deutlich gesenkt werden, und

zwar schon heute. Darum sollten wir die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe für Verbrennungs- oder Gasmotoren vorantreiben, ebenso die Entwicklung der Brennstoffzelle. Was sich am Ende durchsetzt, kann man heute noch nicht sagen. Das ist Sache der Unternehmen und Ingenieure.

Wie schnell wird sich die E-Mobilität durchsetzen?

Es gibt für mich im Wesentlichen zwei Indikatoren, die zeigen, ob es mit der Elektrifizierung des Verkehrs vorangeht und wie ernst es die Bundesregierung meint. Es braucht steuerliche Anreize. Dazu gehört auch das langsame Abschmelzen des Dieselprivilegs. Ebenso braucht es eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur in der gesamten Republik.

Wer steht in der Pflicht, die Ladeinfrastruktur zu bezahlen: eher der Staat oder die Privatindustrie?

Das Unternehmen Tesla beispielsweise hat auch deshalb Erfolg, weil es sehr früh auf ein eigenes Ladenetz gesetzt hat. Und nicht gewartet hat, bis die Politik in die Gänge kommt. Doch ungeachtet dessen: Wir brauchen Unterstützung durch den Bund. Aber wir Grüne wollen auch die Hersteller und Energiekonzerne nicht aus der Verantwortung entlassen.

Text: Ralf Lanzinger |
Foto: BME/Tanja Marotzke



ZUR PERSON

- Cem Özdemir wurde 1965 in Bad Urach geboren. Seine Eltern kamen Anfang der 1960er-Jahre als Gastarbeiter nach Deutschland. Nach der Realschule lernte er Erzieher und schloss anschließend ein Studium der Sozialpädagogik an der Evangelischen Fachhochschule in Reutlingen ab.
- Seine politische Karriere begann 1981 mit dem Eintritt bei den Grünen. 1994 wurde Özdemir in den Deutschen Bundestag gewählt, dem er bis 2002 angehörte. Von 2004 bis 2009 war er Europaabgeordneter. 2013 wurde er erneut in den Bundestag gewählt. Über zehn Jahre war er Vorsitzender der Grünen. Anfang 2018 wurde Özdemir Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag.



Sebastian Dust,
Leiter Full Service

Alles möglich machen, damit Ihr Logistik-Alltag perfekt läuft: das ist die Handschrift von Krone. Darum haben wir ein unvergleichlich starkes und innovatives Komplett-Paket für Sie zusammengeschraubt, das Ihnen einmalige Service-Sicherheit bietet: Krone Fair Care. Das geht ohne Umweg, direkt mit Krone. Denn so sind höchste Kompetenz und schnellste Rundum-Wartung garantiert. Für Ihren Profi Liner, Mega Liner oder Cool Liner. Sie wünschen Garantieverlängerung? Auch kein Problem, wir geben Ihnen drei Jahre dazu. Wir sind schließlich Krone.

www.krone-trailer.com



KRONE
Wir transportieren Zukunft

Zum runden Geburtstag

Versicherungsmakler Schunck wird 100 Jahre alt – ein digitales Kundenportal geht an den Start

trans aktuell: Meine Herren, Schunck wird dieses Jahr 100 Jahre alt. Wie geht es dem Geburtstagskind?

Schunck: Das Geburtstagskind ist in bester Verfassung und stolz, weil es nur wenige Firmen gibt, die dieses Alter erreichen. Unsere Tradition besteht darin, uns immer wieder neu zu erfinden. Man muss sich manchmal von Dingen verabschieden, mit denen man in der Vergangenheit erfolgreich war. Immer wieder mussten wir auch auf Brüche reagieren – sei es nach dem Wegfall der Tarifbindung oder der Markttöffnung nach Osteuropa. 100 Jahre alt wird man aber auch dadurch, dass man in Partnerschaften lebt, sei es mit Logistik- oder Verladerverbänden, und sich mit ihnen fortentwickelt. Wenn man sich den tiefgreifenden Wandel im Verkehrsgewerbe anschaut und den Schwung, den der Onlinehandel aufgenommen hat, muss man sehr wachsam und flexibel sein, um sich wie wir erfolgreich am Markt zu behaupten.

Wie sehen Sie sich im Ranking mit anderen Maklern im Jubiläumsjahr aufgestellt?

Schunck: Wir stehen im „Focus“-Ranking „Deutschlands Beste“ an zweiter Stelle bei den Versicherungsmaklern. In der Logistik ist die Schunck Group klar der Marktführer. Kein Makler hat einen so ausgeprägten Schwerpunkt in den Bereichen Logistikindustrie und logistiknahe Industrien. Nicht umsonst wurde Schunck zum Synonym für einen Speditionsversicherungsmakler.

Wicke: Schunck war auch schon immer international ausgerichtet. Mit unserer Beteiligung am Makler-Netzwerk Unison Steadfast bauen wir unser internationales Engagement stark aus. Wir wollen in diesem Netzwerk das Logistik-Know-how für unsere international tätigen Kunden bündeln.

Im Gegensatz zu anderen Maklern legen Sie viel Wert auf Kundennähe. Werden Sie Ihre dezentrale Struktur beibehalten?



80
Prozent

DER SCHUNCK-KUNDEN
BESCHÄFTIGEN SICH
BEREITS MIT DER
VORBEUGUNG GEGEN
CYBER-RISIKEN

Schunck: Unsere 300 Mitarbeiter betreuen 16.000 Kunden, darunter 13.000 in Deutschland. Das geht nur durch eine dezentrale Aufstellung. Wir sind einer der wenigen Makler, die die Fläche bedienen. Dieser „100-Prozent-Kundenfokus“ ist uns wichtig und zeichnet uns aus. So haben unsere Kunden immer einen Ansprechpartner vor Ort. Wir haben uns trotz Digitalisierung bewusst nicht aus der Fläche zurückgezogen und sind in drei Regionen – Nord, Mitte, Süd – mit jeweils drei Niederlassungen vertreten. Hinzu kommen die Zentrale in München sowie Büros in Spanien, Österreich und Ungarn.

Auch unter den Maklern gibt es einen harten Wettbewerb. Wie ist es um die Profitabilität bei Ihnen bestellt?

Kollatz: Der Wettbewerb ist knallhart, und die Prämien stehen unter einem starken Preisdruck. Bei unseren Kunden aus dem Mittelstand ist die Kapitaldecke angespannt. Die Hoffnung war, dass mit steigendem Sendungsvolumen die Preise anziehen würden, stattdessen sind sie rückläufig.

Schunck: Wir sehen der Zukunft – auch mit Blick auf die Profitabilität – dennoch mit einem lachenden Auge entgegen. Unsere Kunden setzen auf unsere Spezialisierung, unser Renommee und unsere Zusatzleistungen und Services – etwa unser Riskmanagement zur Schadenprävention.

Welchen Umsatzanteil machen diese Zusatzleistungen bei Ihnen inzwischen aus?

Schunck: Die klassische Versicherungsleistung zum Schutz von Ladung und Lieferkette macht noch immer den Hauptumsatz aus. Sagen wir es so: Das eine geht nicht ohne das andere. Getreu unserem Motto „Mehr als nur versichert“ schaffen wir Mehrwerte für unsere Kunden. Dazu gehört unsere Kooperation mit dem Anbieter Alarmplane, um Ladungsdiebstahl einen Riegel vorzuschieben.

Warum sind Sie in dem Bereich tätig geworden?

Wicke: Weil Ladungsschäden, auch im Zusammenhang mit Migrationsbewegungen, in den vergangenen Jahren ganz neue, unerfreuliche Dimensionen erreicht haben. Dabei ist sowohl die Anzahl der Schäden durch Planenschlitzen gestiegen als auch die durchschnittliche Schadenssumme. Hier bieten wir mit der Alarmplane Abhilfe.

Schunck: Die Alarmplane stößt auf großes Interesse. Unsere Kunden wollen ja nicht nur ihre Schadenquoten reduzieren, sondern auch zufriedene Auftraggeber haben. Jeder Ladungsdiebstahl hat Verzögerungen oder einen Still-

heitsparkplätzen entscheiden, auf welchen Routen die Lkw am sichersten durch Europa fahren. Diese Statistiken können auch eine Rolle bei der Wahl von Lagerstandorten spielen.

Sind Planenschlitzer wirklich noch eine so große Gefahr – gehen die Täter inzwischen nicht professioneller vor und ergaunern sich ihr Ladegut durch Betrug, etwa über Frachtenbörsen?

Kollatz: Diese Betrugsfälle haben vor zwei bis drei Jahren die Branche alarmiert. Unser Eindruck ist, dass die Frachtenbörsen inzwi-

Partnerschaften eingegangen – mit den Start-ups Truck Pro und Birdie Match, die beide innovativ und zeitgemäß dem Thema Fachkräfte- oder Fahrerlücke begegnen.

Von den Start-ups in die digitale Welt: Sie waren einer der Vorreiter bei Policen zum Schutz vor Cyber-Risiken. Wie hat sich die Nachfrage entwickelt?

Schunck: Das Bewusstsein, dass solche Risiken versichert werden müssen, wächst mit jedem Schadenfall weiter an. Entweder ist der Kunde dann selbst betroffen, oder er hat einen Betroffenen im Bekanntenkreis. Oder aber es gibt einen weiteren Skandal, wie das Daten-Leak zu Jahresbeginn. Dann erkennt ein Unternehmer meist schnell, welcher Reputationsverlust mit einem solchen Angriff verbunden ist. Der Ärger geht aber noch weiter, wenn sich Spediteure etwa mit einem Erpressungs-Trojaner konfrontiert sehen.

Wicke: Die Cyber-Versicherung ist die Feuerversicherung des 21. Jahrhunderts. Es gibt niemanden aus unserem Kundenkreis, der nicht mit uns darüber gesprochen hätte. Schätzungsweise 70 bis 80 Prozent unserer Kunden beschäftigen sich aktiv damit. 2018 hatten wir eine signifikante Zunahme von Abschlüssen, wir haben mehr verkauft, als wir uns vorgenommen hatten.

Reicht der durchschnittliche Versicherungsschutz, um mögliche Regressforderungen bei einem Ausfall der Supply-Chain bei großen Industrie- oder Handelskunden abzudecken?

Wicke: Wir verkaufen in der Regel hohe Deckungs- und Ver-



stand zur Folge. Das beeinträchtigt die Qualität der Dienstleistung und kommt beim Endkunden nicht gut an. Der Versicherungskunde profitiert auch dadurch, dass bei der Prämiengestaltung Ansätze zum Riskmanagement wie durch den Einsatz der Alarmplane honoriert werden können.

Kollatz: Wir haben begonnen, die uns bekannten Fälle anonymisiert offenzulegen und zu analysieren. Wir arbeiten hier eng mit der Sicherheitsorganisation Tapa zusammen, die – je mehr Datenmaterial ihr vorliegt – Verbrechens-Brennpunkte aufzeigen kann. Wir können so eine Gefährdungslage für bestimmte Strecken aufzeigen. Der Disponent sieht dann, an welchen Routen in welchen Ländern besonders häufig Planenschlitzer ihr Unwesen treiben, und kann durch Einbindung von Sicher-

schen Algorithmen entwickelt haben, um solche Fälle zu verhindern.

Rückel: Wir versehen unsere Versicherungsbestätigung, die der Frachtführer hat, inzwischen mit einem QR-Code. Anhand des QR-Codes sehen die anderen Geschäftspartner, dass der Frachtführer eine aktuelle Versicherung hat – sozusagen „trusted by Schunck“. Davon kann sich auch die Frachtenbörse überzeugen. Denn oft bekommen diejenigen, die ohnehin auf der schwarzen Liste sind, keine Versicherung mehr.

Eines der ganz großen Risiken für Speditionen ist neben der Sicherheit in der Lieferkette der Fachkräftemangel. Kann ein Versicherungsmakler auch diese Risiken abmildern?

Wicke: Das Thema beschäftigt die Speditionen sehr. Das erfahren wir in jedem Kundengespräch, in der Regel gleich in der ersten halben Stunde. Um unsere Kunden hier zu unterstützen, sind wir zwei

AUF NUMMER SICHER BEIM BREXIT

- Die Schunck Group bietet einen Versicherungsschutz an, der einige Risiken in Zusammenhang mit einem harten Brexit abdeckt. 17.000 Lkw sind täglich zwischen Calais und Dover unterwegs. Der Verkehrsfluss ist nur garantiert, wenn die Grenzen offen sind – nicht aber, wenn Schlagbäume angebracht werden und Verzollungen anfallen. „Dann ergibt sich gegebenenfalls ein höherer Versicherungsbedarf im Bereich des Zollschadens“, teilen die Makler mit. Eine Police deckt Zoll- und Folgeschäden ab, welche etwa infolge falscher Zolldeklarationen entstehen.
- Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich, weil der Standard-Versicherungsschutz zwar innerhalb der EU, nicht aber in Drittstaaten greift. „Es braucht einen zusätzlichen lokalen Versicherungsschutz, den wir mit unserem Partnernetzwerk anbieten können“, heißt es. Die Versicherer betonen: „Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und sind für unsere Kunden startklar.“

PETER KOLLATZ

- Der 57-Jährige ist seit mehr als 25 Jahren Mitglied der Geschäftsleitung bei Schunck
- Der Jurist und Rechtsanwalt engagiert sich in zahlreichen Organisationen



THOMAS WICKE

- Der 44-Jährige ist seit 2017 Geschäftsführer und Leiter Kundenberatung und Vertrieb bei Schunck
- BWL-Studium in Kiel und Oslo, danach Vertriebsleiter bei Aon Risk Solutions

SAF 12t-MODUL

- für extreme Belastungen
- besonders wirtschaftlich
- extrem langlebig

safholland.com

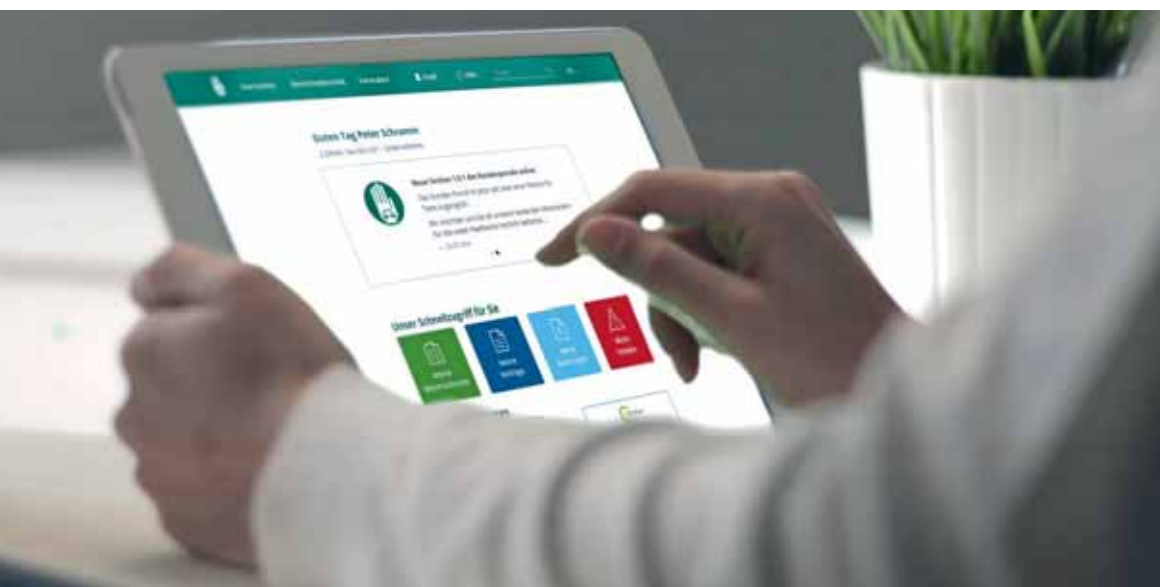
made by SAF

SAF, Holland, NEWAY, KIL, CORPO, V. ORLANDI, YORK



g eine Jahrhundert-App ¹⁰

Start – Versicherungsschutz in Zusammenhang mit Cyber-Sicherheit gewinnt an Bedeutung



sicherungssummen, also keine Deckungen von zwei, fünf oder zehn Millionen Euro. Greift ein IT-Angriff beim Spediteur auf das Netzwerk des Kunden über, würden diese Summen niemals reichen, um Regressforderungen abzudecken. Unsere Kunden erkennen also, dass es nicht nur darum geht, sich selbst zu schützen, sondern auch darum, Schäden von den Auftraggebern abzuwenden. Davon abgesehen verlangen die Auftraggeber in einer vernetzten Welt auch zunehmend solche Cyber-Versicherungen von ihren Logistikdienstleistern.

Wie können Sie im Schadenfall konkret Hilfestellung geben?

Wicke: Bei Schunck kümmert sich ein Kompetenzzentrum um alle denkbaren Cyber-Risiken. In der Tiefe, wie wir es betreiben, ist es marktführend. Es bietet Beratung von der Prävention über die Forensik bis zur Krisenkommunikation im Schadenfall. Forensik soll heißen, dass wir nach der Ursache des Datenlecks suchen. Nur dann kann man fürs nächste Mal vorbeugen.

Diese speziellen Produkte verlangen eine hohe IT-Expertise, die manch einer bei einem Traditionsmakler nicht vermuten würde. Wie haben Sie sich dieses Know-how angeeignet?

Schunck: Wir sind sehr viel IT-affiner, als manche vermuten würden. Wir entwickeln schon seit Langem sehr innovative Lösungen, die sonst keiner entwickeln kann, und investieren hohe Summen in die IT. In unserem Unternehmen verfolgen wir eine langfristige IT-Strategie, die wir seit vielen Jahren mit eigenen Ressourcen voran-

treiben. Ich habe selbst 1993 im IT-Bereich unseres Unternehmens begonnen. Damals war es noch gar nicht so einfach, ausreichend finanzielle Mittel hierfür lockerzumachen. Schon damals war die IT mein Steckenpferd. Hätten wir sie nicht kontinuierlich weiterentwickelt, wären wir nicht da, wo wir heute stehen, und könnten nicht weitere wichtige Projekte wie unser digitales Kundenportal anstoßen.

Stichwort „digitales Kundenportal“: Was ist genau geplant, worin liegt der Mehrwert?

Schunck: Wir gehen im Frühjahr live. Das digitale Kundenportal ermöglicht eine völlig neue Kommunikation zwischen Kunden und Versicherungsmakler. Es ist ein großer Schritt hin zum papierlosen Büro und dient vor allem dazu, für den Kunden die Dinge einfacher zu machen. Wir sind sehr stolz auf das Portal, damit sind wir dem Markt weit voraus.

Können Sie anhand von Beispielen zeigen, inwiefern das Portal dem Kunden das Leben leichter macht?

Rückel: Arbeitsaufwendige Prozesse, zum Beispiel die Aktualisierung von Betriebsbeschreibungen, lassen sich einfacher abbilden. Statt alles neu auszuformulieren, muss der Kunde nur noch Veränderungen eintragen. Auch können wir Medienbrüche vermeiden. Es müssen zur Schadensbearbeitung keine Fax mehr verschickt werden, vielmehr können Kunden Fotos des Schadens hochladen. Das Portal informiert mit einem Ampelsystem über den Status der Schadensbearbeitung. Und wie bei fast allen Portalen heutzutage ist auch eine Bewertung beziehungsweise Beurteilung der Schadensbearbeitung möglich.

Wie aufwendig war das Projekt?

Rückel: Mit der Entwicklung haben wir vor etwa einem Jahr begonnen. Wir mussten aber nicht bei null anfangen. Ein Grundstock war da, denn wir haben bereits seit Jahren eigenentwickelte IT-Tools im Einsatz, die unsere Kunden erfolgreich nutzen. Nun galt es, die verschiedenen Tools und Systeme zu bündeln und zu vernetzen.

Wicke: Aufgrund unserer IT-Expertise haben wir fast alles selbst programmiert. Ein Kunde

Damals und heute: Das Portal My Schunck hat der Makler selbst entwickelt. Es soll Kunden das Leben vereinfachen.

die sogenannte Jahrhundert-App zu unserem runden Geburtstag. Das Geschenk machen wir uns selbst und sind sehr stolz darauf.

Wobei es streng genommen keine App ist, oder?

Rückel: Nein, die Anwendung funktioniert dank responsivem Design am stationären Rechner genauso wie auf dem Tablet oder dem Smartphone – ob auf iPhone oder Android. Die Anwendung muss auf jedem dieser Geräte laufen können.

Wicke: Angenommen, ein Lkw-Fahrer baut einen Unfall, dann kann er das Foto direkt über das Handy hochladen. Der Disponent ergänzt das Ganze am Tablet um weitere Informationen, und der Fuhrparkleiter kann sich am Rechner begleitend weitere Statistiken, Schadensakten oder Rechnungen

ansehen – alles auf einem Portal. Es ist die ideale Kommunikation ganz ohne Medienbrüche.

Sie haben vor Kurzem eine Studie zur Digitalisierung in der Logistik veröffentlicht. Welcher Zusammenhang besteht hier mit Ihren eigenen Digitalisierungsbemühungen bei der Programmierung Ihres neuen Portals?

Wicke: Natürlich ein großer. Denn wir haben nicht nur unsere Kunden befragt, sondern uns auch Gedanken über unsere eigene Digitalisierungsstrategie gemacht und uns eine Digital Roadmap gegeben. Die Kunden haben wir deshalb befragt, weil wir die Roadmap nicht am Bedarf vorbei entwickeln wollten. Dem Wunsch nach einem papierlosen Büro und dem Vermeiden von Medienbrüchen tragen wir mit dem Kundenportal in jedem Fall Rechnung.

Inwiefern kann das Portal auch genutzt werden, um sich beim Thema Riskmanagement beziehungsweise bei der Schadenprävention zu verbessern?

Kollatz: Die IT-Systeme bringen mit den Daten erst die Voraussetzung für eine eingehende Analyse im Rahmen des Riskmanagements, das wir unter der Marke RM Secur anbieten. Das Ganze ist sehr erfolgreich. Unsere Kunden haben erhebliche Rückgänge in der Schadenhäufigkeit. Das Konzept rechnet sich schnell. Unabhängig von den Kosten, die der Versicherer begleicht, bleiben beim Spediteur je Schadenfall zwischen 2.000 bis 4.000 Euro an nicht versicherbaren Kosten hängen – etwa Kosten für den Fahrzeugausfall oder ein Mietfahrzeug. Bei manchen Kunden konnten wir die Schadenhäufigkeit um 35 Prozent reduzieren.

Rückel: Um unser Riskmanagement in Anspruch zu nehmen, muss man übrigens kein Versicherungskunde von Schunck sein. Bekommt ein Spediteur über ein erfolgreiches RM-Secur-Konzept aber Lust auf mehr bei Schunck und möchte auch Versicherungslösungen über uns, verschließen wir uns dem natürlich nicht.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Schunck, Rathmann

testet das Portal in der Beta-Version bereits, in den nächsten Wochen sollen sechs bis acht Kunden hinzukommen.

Und wie nennt sich das Ganze?

Schunck: Wir nennen das Kundenportal „My Schunck“. Es ist



- 1. Preis**
VIP-Paket für 2
Treffen mit Jochen Hahn
VIP-Verpflegung, Übernachtungen im Hotel****
- 2. Preis**
2 x 2 Eintrittskarten „Gold“
Übernachtungen im Hotel****
- 3. Preis**
20 x 1 Eintrittskarte „Gold“

Teilnahmeberechtigt sind alle Personen ab 18 Jahren. Von der Teilnahme am Gewinnspiel ausgeschlossen sind Mitarbeiter des Knorr-Bremse Konzerns sowie deren Angehörige. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

GEWINNEN SIE EIN TOP-WOCHENENDE MIT KNORR-BREMSE UND JOCHEN HAHN.

Erleben Sie die FIA European Truck Racing Championship auf dem Nürburgring am 19. - 21. Juli 2019 wie nie zuvor. Besuchen Sie den amtierenden Europameister Jochen Hahn im Fahrerlager, sehen Sie live die Vorbereitung zum Rennen und feuern Sie mit Knorr-Bremse Ihren Favoriten an. Das und noch mehr, können Sie erleben, wenn Sie unsere Gewinnfrage beantworten. Der Teilnahmechluss ist der 31. Mai 2019. Jetzt mitmachen unter | www.knorr-bremse.de |

ALBERT SCHUNCK

- Der 57-Jährige ist geschäftsführender Gesellschafter, 1993 Eintritt als Prokurist ins Unternehmen
- Bankkaufmann, BWL-Studium, seine Spezialität ist die IT



KLAUS RÜCKEL

- Seit mehr als 25 Jahren bei Schunck tätig, seit 2017 Geschäftsführer
- Ausbildung zum Informationselektroniker, BWL-Studium und Tätigkeiten im IT-Bereich

KNORR-BREMSE



Logistik gestaltet Wertschöpfung

Beim Forum Automobillogistik von BVL und VDA stand die Digitalisierung im Fokus – Supply Chain in Echtzeit



Überholen Digitalunternehmen die traditionellen Industrien, sodass diese nur noch zu Hardware-Lieferanten mutieren? Eine Frage, der sich die Bundesvereinigung Logistik (BVL) und der Verband der Automobilindustrie (VDA) gemeinsam beim Forum Automobillogistik gestellt haben. Im Fokus der Veranstaltung in der BMW Welt in München stand die digitale Zusammenarbeit aller Beteiligten an der automobilen Lieferkette. Getreu dem diesjährigen Motto „Wertschöpfung gestalten – analog – digital – in Echtzeit“ ging es um Best-Practice-Ansätze und deren Implementierung in der Praxis.

Dass es dabei durchaus Hürden zu nehmen gilt, verdeutlichte Prof. Dr. Stefan Asenkerschbaumer, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung von Bosch. „Die große Herausforderung ist die Schulung der Mitarbeiter – aber auch der Führungskräfte.“ Vor allem kleine und mittlere Unternehmen hätten oft noch Nachholbedarf. „Auch wenn wir alle Mittelständler kennen, die bereits auf einem guten Weg sind“, berichtete Asenkerschbaumer.

Aufgrund der Klimaziele der Bundesregierung reiche es nicht, die Supply Chain an einzelnen Stellen zu verbessern. Vieles müsse neu gedacht werden.

Ein wichtiger Baustein sei beispielsweise die Schnittstelle zwi-

schen Lieferant und Produzent – von der Liefervorankündigung bis hin zur Abrechnung. Eine vernetzte Inbound-Lösung gehe aber noch weiter. „Es geht um eine sehr weitgehende Echtzeitanbindung, wobei eine Lieferung entsprechend des tatsächlichen Bedarfs das erklärte Ziel ist.“ Ziel sei eine durchgängige, vernetzte und digitalisierte Supply Chain als zukunfts- und wettbewerbsfähige Lösung.

Einheitlicher Standard

Ein ganz ähnliches Ziel strebt Gastgeber BMW in der Intralogistik an. Dana Clauer, Doktorandin an der TU München und dort an einem Outdoor-Projekt für autonome Transportsysteme beteiligt, verdeutlichte das Zusammenspiel und die Kommunikation von einzelnen Lösungen untereinander. Denn an dem Gesamtkonzept sind gleich mehrere verschiedene Lösungen beteiligt. Nachdem der Lkw abgekoppelt hat, übernimmt ein sogenannter Autotrailer den Hänger. Der autonome Outdoor-Transport-Roboter bringt diesen dann selbstständig vom Stellplatz zur Ent- und Beladestation im Werk. Hierbei fährt eine mobile Plattform unter den Auflieger, koppelt ihn an und rangiert ihn. Der Autotrailer hat eine Traglast von bis zu 30 Tonnen und steuert durch den Außenbereich des

Werks – mittels Lasernavigation und ohne zusätzliche Leitlinien oder Markierungen. Innerhalb des Werks kommen dann weitere autonome Transportlösungen zum Einsatz. So etwa die sogenannten Autoboxes. Diese Plattformen können Gitterboxen mit Bauteilen in einem Werk zwischen den Hallen rangieren. Mit einer Traglast von bis zu 25 Tonnen können sie bis zu 20 Gitterboxen gleichzeitig transportieren.

Damit ist der Einsatz von Robotern in der Logistik aber noch nicht am Ende. Projektleiter Innovationen bei BMW Dr. Thomas Irrenhauser stellte weitere Systeme wie den Pickbot oder auch die Sortbox vor. Alle Lösungen seien kamerabasiert unterwegs und mit Künstlicher Intelligenz (KI) ausgestattet. „Wir wollen da schon im nächsten Jahr eine seriennahe Lösung haben, die alle logistischen Prozesse inhouse automatisiert“, erklärte Irrenhauser.

Ebenfalls an einem ungehinderten Warenfluss arbeiten die Verantwortlichen beim Wettbewerber in Stuttgart. Christian Bühler, IT-Projektleiter Global Supply Chain Transportsysteme bei Daimler, arbeitet mit seinem Team an der Rampensteuerung. Dabei setzt er auf eine Lösung, die bereits weit vor dem Eintreffen des Lkw auf dem Werksgelände ansetzt. „Wir setzen dabei im Wesentlichen auf VDA-Standards“, sagte Bühler.

Anfangen vom Lieferabruf über den Lieferschein bis hin zu den Transportdaten laufen alle Daten über eine App. Auch hier läuft vieles automatisch: „Ein essentieller Schritt ist hier immer die Datenprüfung – und gegebenenfalls deren Korrektur“, berichtete Bühler.

Durchgängig kommuniziert

Dreh- und Angelpunkt für den Lkw-Fahrer ist dabei die mehrsprachige App M-Road. Über diese erhält er, gestützt durch die Ortung und sogenannte Geofences (virtuelle Begrenzungen, die eine Aktion bei Überschreitung auslösen) weiterführende Informationen. So erfährt er zeitnah, ob er erst noch zur zentralen Anlaufstelle muss, oder an welches Werk und an welche Rampe er fahren darf. Dazu erhält er auch gleich die entsprechenden Fahransweisungen bis zum Ziel. Der Spediteur beziehungsweise dessen Disponenten wiederum greifen auf ein Web-Portal vor, das vom Logistiksoftware-Experten Inform kommt. Hierüber ordnet der Disponent die Touren seinen Fahrzeugen beziehungsweise Fahrern zu, die der Fahrer dann in der besagten App sieht.

Bei aller Automatisierung sieht Bühler allerdings noch eine Herausforderung: Das Ganze müsse standardisiert ablaufen, damit der

Logistikdienstleister nicht mit verschiedenen Apps herumhantieren muss – je nach Auftraggeber, für den er gerade unterwegs ist.

Ein solcher Auftragnehmer ist Schnellecke Logistics. Der Dienstleister aus Niedersachsen sieht sich – wie die gesamte Branche – mit dem Fachkräftemangel konfrontiert. Um dem zu begegnen, setzt Lars Otte, Vice President Business Development bei Schnellecke Logistics, auf den Einsatz von Wearables, also tragbaren Computersystemen. Letztlich geht es darum, Fähigkeiten wie Lesen, Schreiben, Rechnen sowie IT-Kenntnisse durch den Einsatz von Technik überflüssig zu machen und auf diese Weise die Fehlerquote zu reduzieren. Derzeit testen die Mitarbeiter bei Schnellecke Logistics eine Kombination aus X-Band (Armband) und einer Pick-by-Point-Lösung (Lichtleitsystem). Dazu brauche es keinerlei Fähigkeiten „und wir haben eine Null-Prozent-Fehlerquote“. Wichtig sei es allerdings, die Mitarbeiter frühzeitig einzubinden. „Die Betroffenen zu Beteiligten machen“, nannte Otte das. Denn nur so schaffe man die notwendige Akzeptanz. Eine Akzeptanz, die im Wettlauf der traditioneller Industrien mit den Digitalunternehmen zunehmend wichtiger wird.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: BVL/Kai Bublitz

DAS FORUM

- Das Forum Automobillogistik der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und des Verbands der Automobilindustrie (VDA) ist ein jährlich wiederkehrendes Event
- Ursprünglich vom VDA ins Leben gerufen, fand die Veranstaltung aktuell zum 7. Mal in Zusammenarbeit mit der BVL statt
- Dieses Jahr zählten die Veranstalter 531 Besucher, die in die BMW Welt nach München gekommen waren
- Zu den zahlreichen Vorträgen kamen 52 Aussteller hinzu, die ihre Lösungen für die Automobillogistik zeigten

Keine leeren Versprechen

Veränderter Leergutstrom spart Daimler fünf Millionen Euro – VW professionalisiert CO₂-Bilanz

Beim Forum Automobillogistik (siehe oben) stellte der Jury-Vorsitzende des VDA Logistik Awards ein „bewährtes Format in neuem Gewand“ vor. Bisher sei im Wesentlichen nur der Gewinner der Auszeichnung wahrgenommen worden (siehe Seite 11). „Das wird ab diesem Jahr anders.“ So durf-

ten sich in diesem Jahr erstmals die beiden anderen Finalisten mit ihren Lösungen vorstellen.

Andreas Jung, Senior Manager Ladungsträger Operation bei Daimler, stellte eine entfernungs-optimierte Leergut-Distribution vor. Gerade das Leergut wird gerne vergessen, „obwohl es hier noch viel Potenzial gibt“. Rund

350.000 Ladungsträger-Bewegungen gebe es allein im Pkw-Bereich von Daimler jeden Tag.

Um das Leergut intelligenter zu verteilen, komme bei Daimler nun ein heuristischer Algorithmus zum Einsatz. Dabei werden die Leergut- und Vollgutströme vollkommen getrennt voneinander betrachtet.

„Wir haben mittlerweile rund 1.000 Lieferanten an dieses System angebunden. Im Moment werden dabei 15 Standard-Ladungsträger berücksichtigt“, berichtete Jung. Wichtig sei dabei vor allem, dass genau das ausgeführt werde, was das System vorgibt. „Ich schicke

dem mal vorab ein paar Paletten“ bringe das gesamte Konstrukt zu Fall. Der Erfolg könne sich sehen lassen: Rund 2.300 Tonnen CO₂ und fünf Millionen Euro spare Daimler jedes Jahr ein. Es gebe aber natürlich nach wie vor Unpaarigkeiten, aufgrund deren es zu Sondertransporten kommt. „Das sind aber lediglich die letzten drei Prozent“, sagte Jung.

Bei Volkswagen wiederum dreht sich in der nominierten Lösung alles um die autonome Auftragserfassung. Nadine Schwachheimer von der operativen Werkslogistik bei Volkswagen stellte in diesem Zusammenhang eine kamerabasierte Lösung vor, die mittels Künstlicher Intelligenz (KI) Objekte erkennt. Dadurch lassen sich etwa Label erkennen und einlesen, was die Gefahr von Fehlerfassungen minimiert. Durch die Einbindung in die Konzern-IT lassen sich dabei sogar Betrugsversuche aufdecken. In erster Linie gehe es aber darum, „Komplexität zu managen, aber auch auf

die ständig wechselnden Rahmenbedingungen zu reagieren“, sagte Schwachheimer. Letztlich sind unterschiedliche Kamerasysteme in die Lösung eingebunden, die entweder Fotos oder auch kurze Videosequenzen liefern.

„Dabei werden bestimmte Arbeitsbereiche sowie die Gesichter der Mitarbeiter ebenfalls mithilfe von KI verpixelt“, berichtete Schwachheimer. Auf diese Weise sei der Persönlichkeitsschutz genüge getan.

Die erfassten Daten wiederum werden entweder auf industriellen Tablets, dem PC oder auf Smartphones ausgespielt. So sind alle Beteiligten immer aktuell informiert. Letztlich habe sich die Fertigungszeit bei gleichbleibend guter Qualität reduziert. „Zudem sind die Lkw schneller wieder vom Hof und können Geld verdienen statt zu stehen“, berichtete Schwachheimer.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: Volkswagen



Volkswagen Konzernlogistik setzt auf autonome Auftrags- erfassung

Im Schutz der Cloud ¹³

Continental gewinnt mit Cloud-Lösung VDA Logistik-Award – kontinuierliches Überwachen der Supply Chain

DER PREIS

Der VDA Logistik-Award wird seit 2008 vom Verband der Automobilindustrie für Innovationen bei Logistikprozessen vergeben. Die bisherigen Preisträger sind:

- 2008 Webasto
- 2009 Bosch
- 2010 ZF Friedrichshafen
- 2011 Knorr-Bremse
- 2012 Schlemmer
- 2013 Borg Warner Beru Systems
- 2014 Bosch
- 2015 Opel
- 2017 Audi
- 2018 MAN Truck & Bus und Bosch
- 2019 Continental

Mit einer Cloud-Lösung zur kontinuierlichen Überwachung der Supply Chain gewinnt Continental den VDA Logistik-Award 2019. Der Automobilzulieferer hat das System im Zuge seiner Digitalisierungsstrategie zur permanenten Überwachung und Steuerung der Lieferketten entwickelt. Ein Risikomanagement 4.0, wie es Petra Becker, Vice President Supply Network and Supply Chain Riskmanagement, bezeichnet.

Bei der Lösung geht es darum, das Risiko eines Lieferantenausfalls zu minimieren. „Denn ein Restrisiko bleibt, auch wenn sie jeden Zulieferer auf Herz und Nie-

ren prüfen“, berichtete sie auf dem Forum Automobillogistik. Die Veranstaltung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) und der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in der BMW-Welt in München stand in diesem Jahr unter dem Motto „Wertschöpfung gestalten – analog – digital – in Echtzeit“.

Für Continental mit seinen rund 7.000 Lieferanten sowie mehreren 100.000 Teilen im Zukauf war das Monitoring der Supply Chain und das Prognostizieren der Auswirkungen eines Ausfalls zunehmend schwierig geworden. „Excellisten und E-Mail-Austausch stoßen da an ihre Grenzen“, erklärte Becker.

Täglich würden sich etwa 10.000 Teile in der Auslieferung befinden. „Vor diesem Hintergrund wollten wir proaktiv unterwegs sein.“ Ziel sei es gewesen, eine Lösung zu entwickeln, mit der man innerhalb von maximal zwölf Stunden sagen kann, welche Produkte und welche Kunden betroffen sind, wenn ein Teil nicht geliefert werden kann. Mit Blick auf die Gleichteilestrategie bei Continental kein ganz einfaches Unterfangen, tauchen die Bauteile doch in ganz unterschiedlichen Produkten auf.

Individuelle und manuelle Berechnung der Endkundenreichweite werden durch automatisierte Abfragen und globale

Simulation abgelöst. Dies verkürzt die Vorlaufzeit bei der Kundeninformation von 48 auf 12 Stunden. Außerdem kommen Big-Data- und Cloud-Technologien zum Einsatz. Im Ergebnis werden in einem neu geschaffenen Supply-Chain-Monitor Echtzeitanalysen und eine kontinuierliche Überwachung von Kapazitätsrisiken möglich. Der Roll-out des neuen Konzepts läuft und soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

„Unsere Vision der digitalen Lieferkette wird durch das Risikomanagement 4.0 zur Realität. Mit unserer vernetzten Supply Chain erreichen wir mehr Effizienz und Sicherheit und können auf die

Rundum sicher: Schon der Ausfall eines Bauteils kann erhebliche Folgen für die Produktion haben.

immer komplexer werdenden Bedingungen agil reagieren“, erklärte Jürgen Braunstetter, Leiter Supply Chain Management Automotive bei Continental, bei der Preisverleihung. Oder wie es seine Kollegin Petra Becker ausgedrückt hatte: „Die Mitarbeiter gehen jetzt mit einem guten Gefühl nach Hause.“ Dementsprechend voll des Lobes war auch VDA-Präsident Bernhard Mattes: „Das Siegerkonzept zeigt eindrucksvoll, was digitales, vernetztes Supply-Chain-Management 4.0 leisten kann.“

Text: Carsten Nallinger | Fotos: natali_mis – stock.adobe.com, Continental | Montage: Frank Haug



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

Wo immer Sie unterwegs sind!

DKV CARD – grenzenlos sicher.
Über 80.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa: Sichern Sie sich Ihre Tank- und Servicekarte für das größte Versorgungsnetz der Branche! Damit Sie niemals auf der Strecke bleiben.

dkv-euroservice.com

You drive, we care.

Mal eben die Seiten gewechselt

Transco-East-Geschäftsführer begleitet vier Tage lang Tour auf der Route Losice–Moskau



Rafael Poplawski setzt sich nur fürs Foto ans Steuer.

Sylwester Rozwadowski hat den Transco-East-Chef auf eine Tour mitgenommen.

Dass Rafael Poplawski es sich bequem macht, kann wirklich niemand behaupten. „Raus aus der Komfortzone“, hatte sich der geschäftsführende Gesellschafter der Transco East mit Sitz in Lübeck vorgenommen und kurzerhand seinen Chefsessel mit dem Beifahrersitz getauscht, um einen Transport für seine Spedition zu begleiten. Und auf die Frage, was ihn bei seinem Abenteuer am meisten überrascht habe, antwortet er kurz und knapp: „Negativ: die unfreundlichen Zollbeamten. Positiv: die sehr saubere Strecke durch Weißrussland.“

Mit Logistik in Osteuropa hat Rafael Poplawski als Transco-East-Geschäftsführer seit 1996 zu tun; er organisiert mit seinem Team jährlich etwa 4.000 Lkw-Ladungen in den Osten und hat im Laufe seiner Tätigkeit die Erfahrung gemacht: „Im Büro bekomme ich nur mit, wenn irgendetwas nicht funktioniert.“ Der verheiratete Familienvater kam 1971 im polnischen Danzig zur Welt, macht in seiner Freizeit gerne Sport und bezeichnet sich selbst als leidenschaftlichen Harley-Fahrer. 1996 schloss er seine Ausbildung zum Speditionskaufmann in Bremen ab, arbeitete bei verschiedenen Speditionen und gründete im Jahr 2010 gemeinsam mit Christi-

an Bücheler und Michael Staack die Transco East, ein Tochterunternehmen der Transco Süd in Singen. Heute hat Transco East insgesamt 13 Mitarbeiter, zwei davon sind Azubis.

66 Paletten Markenschokolade mit einem Gewicht von 19 Tonnen hat Poplawski also im vergangenen Sommer vier Tage lang gemeinsam mit Sylwester Rozwadowski, Inhaber der polnischen Firma Rotex-Transport, vom polnischen Losice nach Moskau gefahren – „spezielle Sorten, extra für den russischen Markt“, wie Poplawski sagt. Fünf Schokoladen-Transporte pro Woche organisiert er regelmäßig für seinen langjährigen deutschen Kunden in die russische Hauptstadt.

Fahreralltag hautnah

Als Motiv für sein viertägiges Abenteuer nennt er: „Ich wollte selbst hautnah erleben, was die Fahrer in ihrem Alltag erleben.“ Gesagt, getan: Nach einer Vorbereitungsphase, in der er die nötigen Visa beantragte und den Kunden über sein Vorhaben informierte, ging es los. Poplawski und Rozwadowski haben also vier Tage und Nächte gemeinsam in der Kabine verbracht, hier bei

schlechtem Wetter sogar Wasser gekocht und gefrühstückt. „24 Stunden hängt man dicht aufeinander – in einem Zugabteil hat man mehr Platz“, gibt der engagierte Spediteur zu bedenken, und das sei wohl auch der Grund dafür gewesen, dass ihn keiner so recht habe mitnehmen wollen. Schon seit zwei Jahren habe er nach einem Partner für sein Abenteuer gesucht. Und schließlich habe sein langjähriger Transportunternehmer und Freund angeboten, ihn mitzunehmen. Rozwadowski fährt sonst nur dann selbst, wenn Not am Mann ist, oder auch, um Fahrer zu überprüfen. Andere Fahrer hätten übrigens sehr da-

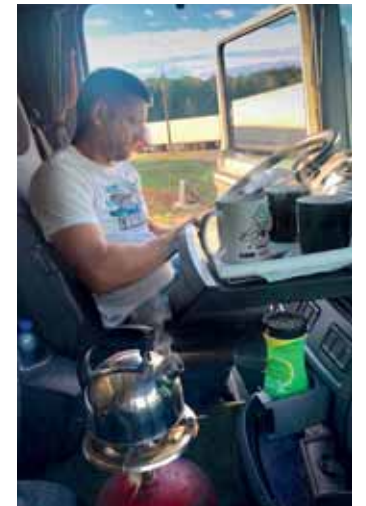
rüber gestaunt, dass mit diesem Zweiergespann die Chefs höchstpersönlich unterwegs waren. Als sehr nett und hilfsbereit habe er die „Kollegen“ in dieser Zeit erlebt. Als es regnete, seien sie abends gar zu viert in der Kabine gesessen, um sich zu unterhalten, auf zwei Quadratmetern. „In Polen beispielsweise haben Lkw-Fahrer ein ganz anderes Ansehen als in Deutschland – die verdienen dort gutes Geld, und viele von ihnen fahren auch gerne nach Russland.“

In seinem Reisetagebuch auf Facebook berichtet der engagierte Spediteur von herzlicher Gastfreundschaft, von prekären hygienischen Verhältnissen entlang der

Strecke, von barschen Grenzern und stundenlangem stumpfsinnigen Warten auf die Abfertigung.

Sein Fazit, das während seiner Reise reifte: Fahren bedeutet organisieren – und mit vielfältigen Entbehrungen klarzukommen. Ob er ein solches Experiment noch einmal wagt? „Ja, aber nur im Sommer – und dann auf einer anderen Route.“

Text: Andrea Ertl |
Fotos: Rafael Poplawski



Krasse Gegensätze: Etwa 80 Kilometer vor dem Moskauer Kreml ist die Autobahn M1 top in Schuss. Die Zufahrt zum Terminal an der Grenze zwischen Weißrussland und Russland lässt sich dagegen nur im Schrittempo befahren.



Jetzt abstimmen auf
www.bestbrand.de



Sehr gut abgeliefert!

Mit TIMOCOM ist die Digitalisierung ganz simpel. Denn mit unserem Smart Logistics System verbinden wir Transportprozesse von A bis Z und bieten Ihnen die passenden Lösungen, um Ihre Arbeit smart, sicher und einfach zu machen. Wählen Sie uns auch in diesem Jahr wieder zur besten Marke in der Kategorie „Frachtbörsen“!



Änderungen für mehr Sicherheit ¹⁵

57. Verkehrsgerichtstag in Goslar – Empfehlungen zu Lkw-Assistenzsystemen, Alkolocks und Diesel-Grenzwerten



Fast 2.000 Verkehrsrechts-Experten, Rechtsanwälte, Richter, Sachverständige, Unfallforscher, Polizisten, Verkehrspsychologen und Vertreter zahlreicher anderer Organisationen aus dem In- und Ausland hatten sich in Goslar zum 57. Deutschen Verkehrsgerichtstag versammelt. Das Gros interessierte sich für den Arbeitskreis „Abfindung von Personenschäden“, um nach zweitägigen Diskussionen eine Empfehlung für die Politik herauszugeben.

Eines der wichtigsten Themen für die Transport- und Logistikbranche hatte sich der Arbeitskreis 6 vorgenommen: Ursachen und Gegenmaßnahmen bei Lkw- und Busunfällen. Dabei diskutierten die Teilnehmer sowohl die tödlichen Auffahrunfälle etwa auf Autobahnen als auch die nicht minder tragischen Abbiegeunfälle, bei denen Lkw-Fahrradfahrer oder Fußgänger verletzt oder gar töten, aber auch die schweren Busunfälle der vergangenen Jahre, bei denen es zumeist zu großen Bränden kam.

Die Empfehlung der Experten: Der Bund muss sich international dafür engagieren, dass Notbremsassistenten von Lkw und Bussen

dem neuesten Stand der Technik entsprechen, also dass die Systeme vor einem Hindernis bis zum Stillstand abbremsen und dass sie nach einer Abschaltung sich auch selbst wieder einschalten – und zwar nicht erst beim nächsten Zündvorgang.

Der Bund soll international zudem auf eine Pflicht für einen Abbiegeassistenten in neuen Lkw und Bussen hinarbeiten. Die Bundestagsabgeordnete Kirsten Lüthmann (SPD), die als Vorsitzende den Arbeitskreis leitete, appellierte zudem an die Hersteller, auch Systeme zu entwickeln, die beim Abbiegevorgang nicht nur vor einer Person warnen, sondern auch automatisch abbremsen.

Zudem waren die Experten der Meinung, dass schwere Lkw-Unfälle auch auf die besondere soziale Situation der Fahrer zurückzuführen sind – eine monotone Arbeit mit wenig erholsamen Pausen, weil es nicht ausreichende Stellplätze gibt. Deshalb sollten vor allem Sozialvorschriften besser überwacht und die Behörden dafür deutlich personell aufgestockt werden, so die Experten. Zudem müsse das Parkplatzangebot deutlich verbessert werden, und zwar auch außerhalb

der Autobahnen; ebenso müssten mehr Kontrollflächen zur Verfügung gestellt werden: „Versuchen Sie mal, einen 18-Meter-Lkw auf einer Bundesstraße zu parken beziehungsweise hier eine Kontrolle durchzuführen“, sagte Lüthmann.

Einen weiteren Ansatz sah der Arbeitskreis in der Ausbildung: Lkw-Fahrer sollten demnach auch den Punkt „Möglichkeiten und Grenzen von Assistenzsystemen“ in ihren vorgeschriebenen Schulungen behandeln. Zudem soll das Thema Abbiegeunfälle in der Verkehrserziehung deutlicher behandelt werden.

Die Empfehlung des Arbeitskreises Alkolock geht dahin, dass für alkoholauffällige Kraftfahrer die Einführung eines Alkohol-Interlock-Programms (AIP) als Ergänzung zu bestehenden Maßnahmen als sinnvoll erachtet wird. Darunter versteht der Arbeitskreis den Einsatz eines Alkohol-Interlock-Geräts in Kombination mit einer verkehrspsychologischen Begleitmaßnahme. Solche AIP können nach Ansicht der Experten im Strafrecht als Alternative zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder sperrfristverkürzend oder als Alternative zum Fahrverbot herangezogen werden.

Vorgeschlagen wurde zudem die Durchführung eines Modellversuchs für alle erstmals alkoholauffälligen Fahrer mit mehr als 1,59 Promille. Und auch beim Thema Alkohol am Steuer steht der ge-

werbliche Verkehr im Mittelpunkt: Bei neuen Bussen und Lkw sollte ein Alkolock-Gerät nach Ansicht der Experten „primär-präventiv“ europaweit verpflichtend sein.

Und auch das Thema Dieselfahrverbote war Gegenstand des Verkehrsgerichtstages: So fordern die Experten von der Europäischen Kommission, den NO_x-Grenzwert (Stickstoffdioxid) auf seine wissenschaftliche Fundiertheit zu überprüfen und künftig eine gesetzlich verpflichtende

Evaluierung von Grenzwerten vorzusehen. Auch sollte der Gesetzgeber ein Gesamtkonzept zur Reduzierung sämtlicher relevanter Schadstoffe einschließlich NO_x entwickeln, zudem sei eine zeitnahe Hardware-Nachrüstung für alle Dieselfahrzeuge anzustreben und erlassene Fahrverbote seien fortlaufend auf ihre Rechtmäßigkeit zu prüfen.

Text: Ilona Jüngst | Foto: stockadobe.com/Benjamin Nolte

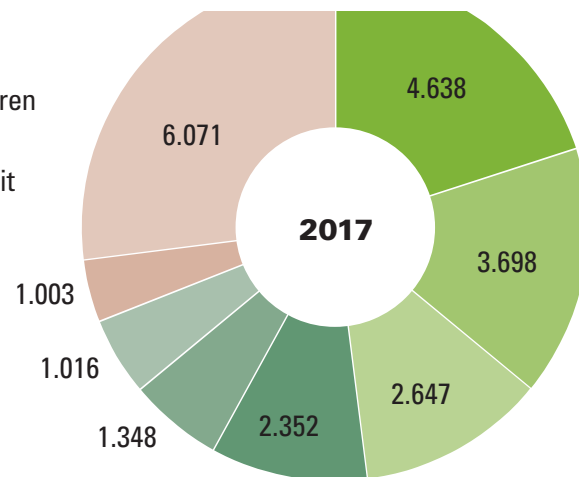
NEUWAHLEN

- Die Mitglieder des Deutschen Verkehrsgerichtstages – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft haben im Vorfeld des 57. VGT den Bielefelder Rechtsprofessor Ansgar Staudinger (50) zu ihrem neuen Präsidenten gewählt.
- Neu in den Vorstand wurden außerdem der ehemalige Bundesverkehrsminister Prof. Kurt Bodewig und der Richter am Bundesgerichtshof Thomas Offenloch gewählt.

FEHLVERHALTEN DER FAHRER

von Lkw bei Unfällen mit Personenschaden 2017

- Abstand
- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren
- Vorfahrt, Vorrang
- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Nebeneinanderfahren
- Falsche Straßenbenutzung
- Überholen
- Sonstige Ursachen



Quelle: Destatis

WEITERE EMPFEHLUNGEN

- Brandschutz auf Seeschiffen:** Der Bund soll sich international für bessere Vorschriften zu Brandmeldeanlagen und für die Schaffung der technischen Möglichkeiten zum automatisierten Einsatz von Wasser als Löschmittel einsetzen; zudem ist eine ständige Anpassung der Schulung der Besatzungen an die technischen Anforderungen nötig, auch müssen die Behörden kontrollieren, ob die Verlader ihrer Verpflichtung nachgehen, Ladungen korrekt zu deklarieren.
- Automatisiertes Fahren:** Gefordert wird die Einführung eines Unfall- und Ereignisdatenspeichers, um eine eventuelle Unfallrekonstruktion zu erleichtern und bei der Aufarbeitung eines Unfalls schnellere Entscheidungen zu ermöglichen.
- Abfindung von Personenschäden:** Für die Berechnung des Abfindungsbetrags wird ein reduzierter Zinsfuß von höchstens drei Prozent als Orientierungshilfe nach Maßgaben der Laufzeit und unter Berücksichtigung des Einzelfalls empfohlen.
- Punktereform auf dem Prüfstand:** Nur verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen sollen mit Punkten belegt werden (nicht etwa das unerlaubte Entfernen vom Unfallort), der Gesetzgeber soll außerdem das Fahrreignungssseminar weiterentwickeln, sodass künftig ein größerer Punkteabzug möglich ist.
- Ansprüche nach einem Verkehrsunfall mit einem geleasten/finanzierten Fahrzeug:** Der Gesetzgeber soll für eine Gleichstellung von Halter und Eigentümer im Bereich der Haftung nach Verkehrsunfällen sorgen, etwa in Form einer Ergänzung des § 17 Abs. 2 StVG.

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

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Schwere verkaufen sich leicht

Starke Nachfrage nach Lkw über 16 Tonnen – Run auf leistungsstarke Zugmaschinen zu erkennen



Fast wäre es ein neues Rekordjahr bei den Neuzulassungen von Lkw und Zugmaschinen über 16 Tonnen geworden: 67.185 Neuwagen waren es 2017, das vergangene Jahr schließt mit 65.181 Einheiten ab, viel fehlte also nicht mehr. Gegenüber 2017 ist das ein Zuwachs von 1.788 Stück oder 2,8 Prozent. Auf das 2007er-Ergebnis fehlen nur noch 2.004 Neuwagen.

Getragen wird der Marktzuwachs von den Topsellern DAF, MAN, Mercedes-Benz und Scania. Die vier Marken zusammen erzielen ein Neuzulassungsergebnis von 55.959 Einheiten – ein Plus von 2.997 Stück oder 5,7 Prozent. Auf der anderen Seite führen Iveco, Renault sowie Volvo gemeinsam talwärts. Die drei Importmarken steuern zusammen 9.222 erstmals zugelassene Lkw und Sattelzug-

maschinen zum Jahresergebnis 2018 bei. Das ist in der Summe ein Minus von 1.209 Fahrzeugeinheiten, gleichbedeutend mit einem Rückgang von 11,6 Prozent.

Ganz besonders hart getroffen von schwindender Kundenakzeptanz: Iveco. Kamen 2017 noch 2.650 neue Fahrzeuge aus der Stralis-Ränge erstmals in den Verkehr, waren es im abgelaufenen Jahr nur noch 1.950 Einheiten aus der schweren Klasse. Der Rückgang von 700 Stück oder 26,4 Prozent lässt Ivecos Marktanteil zum Jahresende auf drei Prozent einbrechen – weniger Anteil am Neuwagenmarkt hatten die Italiener in den vergangenen Jahrzehnten nie zu verkraften.

Zwar ist das Interesse am Umwelt-Ökomodell Stralis LNG, betrieben mit verflüssigtem Erd- oder Biogas, groß. Auch ist das Fahrzeug

zumindest temporär von der Maut befreit. Doch lässt sich die Lücke bei den Neuzulassungen damit noch nicht schließen.

Der Diesel bleibt also auch bei Iveco zunächst erste Wahl. Ein wenig dürfte der kommende „neue“ Stralis Hoffnung auf wieder steigende Kundennachfrage nach Lkw und Sattelzugmaschinen der italienischen Marke schüren.

Iveco und Renault hinten

Wenngleich: Ein Garant für steigende Absatzzahlen ist ein Modellwechsel nicht. Zumindest nicht in der Welt des Investitionsgutes Nutzfahrzeug. Das bekommt seit einigen Jahren auch Renault zu spüren. Ausgestattet mit einem noch recht neuen, vor

allem sehr ordentlichen Fahrzeugmodell namens „T“, basierend auf anerkannt guter Volvo-Technik und flankiert vom dichten Service-netz der Schweden, fahren die Franzosen in Deutschland unverändert am Rande stückzahlmäßiger Bedeutungslosigkeit. „Renault Trucks bewegte sich 2018 auf einem konstanten Niveau“, sagt Vertriebsdirektor Jochen Munzert. In Zahlen: 861 Neuwagen bedeuten ein Minus von 20,1 Prozent. Der Marktanteil erreicht noch 1,4 Prozent, nahe am 20-Jahre-Minimum (1,2 Prozent) aus 2014.

Bleibt Volvo als Dritter im Bunde der Minusmacher 2018. „Das vergangene Jahr war erneut ein sehr gutes Geschäftsjahr für Volvo Trucks in Deutschland. Die IAA in Hannover hat uns ausgezeichnete Verkäufe ermöglicht, und insgesamt haben wir annähernd die gleiche Stückzahl wie im Vorjahr erreicht“, lautet die Bilanz von Emanuel Lauf, Verkaufsdirektor Volvo Trucks in Deutschland. Minus 288 schwere Sattelzugmaschinen und Lkw, 6.391 Einheiten im abgelaufenen Jahr gegenüber 6.679 im vorherigen Zwölfmonatszeitraum bilanzieren die amtlichen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA).

Mit 8.060 Fahrzeugen festigt DAF den im Vorjahr zurückerobernten dritten Platz in der Neuzulassungsstatistik. Und das mit Nachdruck: 10,1 Prozent Zuwachs (plus 740 Stück) lassen den Marktanteil von 11,5 auf jetzt 12,4 Prozent steigen. Den Abstand zum unverändert Viertplatzierten (Scania) vergrößerten die Niederländer mit 99 Fahrzeugeinheiten 2017 auf nunmehr 633 Exemplare.

Ähnlich vehement wie die Niederländer steigert auch MAN sein Neuzulassungsergebnis 2018: plus 9,8 Prozent im Jahresvergleich. Ob dabei besondere Preisaktionen eine Rolle gespielt haben, lässt sich anhand der reinen KBA-Daten nicht untersuchen. Ebenfalls im Dunkeln bleiben die herstellereinspezifischen Anteile an besonders leistungsstarken Zugmaschinen. Auch hierzu sagt die Flensburger Jahresdatenbasissammlung der Monatsergebnisse nichts.

Allerdings: Die sehr umfassenden Aufschlüsselungen der Behörde nach Kriterien wie den technischen Daten, veröffentlicht jeweils zum Ende eines Jahres für das jeweils davorliegende Kalenderjahr, fördern Erstaunliches zutage. So hat seit einigen Jahren ein echter

Run auf besonders leistungsstarke Sattelzugmaschinen eingesetzt. Sprach man bisher von sogenannten Flottenmodellen, wenn die Motornennleistung zwischen 400 und 450 PS lag, geht es nun eindeutig aufwärts mit der Power.

Bereits 2017, im jüngsten vorliegenden Datensatz, erreichten Sattelzugmaschinen mit mehr als 476 PS – Klardeutsch: die „500er“ – einen Neuzulassungsanteil von rund 37 Prozent. Zum Vergleich: 2010 waren es knapp elf Prozent. Besondere Dynamik erreicht der Trend zur hohen Nennleistung seit 2015. Eine Entwicklung, die Fachleute nicht verwundert. „Der Trend zu höher motorisierten Fahrzeugen ist unserer Meinung nach nicht den Gesamtbetriebskosten oder der Fahrzeugperformance geschuldet. Vielmehr ist die Tendenz auf den immer größer werdenden Berufskraftfahrermangel zurückzuführen. Unsere Kunden sehen folglich ein PS-starkes Fahrzeug als geeignetes Instrument für die Mitarbeiterbindung“, sagt Jochen Munzert von Renault.

Fahrer wollen Kraftprotze

Iveco-Sprecher Manfred Kuchlmayr sieht im Trend zu starken Motorisierungen ebenfalls eine Auswirkung, die dem Fahrer mangel geschuldet ist. Kuchlmayr zitiert Unternehmer, die sagen: „Wenn der Fahrer ein goldenes Lenkrad will und gut ist, kriegt er das. Und 500 PS auch, obwohl es 420 tun würden.“ Volvos Verkaufschef Emanuel Lauf bestätigt das und sieht daneben noch einen zweiten Grund: „Die wesentlich verbesserte Kraftstoffeffizienz der größeren Motoren hat die Durchschnittsverbräuche im Vergleich Preis/Leistung gesenkt und auch deshalb die Nachfrage in Richtung stärkerer Motoren verschoben.“

Bleibt abzuwarten, wie sich die Leistungsspirale weiterdreht. Wenn Ende 2019 die Zahlen von 2018 vorliegen, könnten die 500er locker die 40-Prozent-Marke geknackt haben. Ob es dann genug Fahrer gibt, die mit den schönen, neuen „Flottenmodellen aus der Hochleistungsära“ auch ordentlich zum Unternehmenserfolg beitragen, bleibt allerdings genauso abzuwarten.

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

HOHE NACHFRAGE NACH SCHWEREN NUTZFAHRZEUGEN

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

Marke (Konzern)	Jan. bis Dez. 2018		Jan. bis Dez. 2017		Veränderung 2017/2018		
	Fahrzeuge	Marktanteil	Fahrzeuge	Marktanteil	Fahrzeuge	Prozent	Marktanteil
	Stück	Prozent	Stück	Prozent	Stück	Prozent	%-Punkte
Mercedes-Benz (Daimler)	21.818	33,5	21.426	33,8	+392	+1,8	-0,3
SZM	10.896	28,2	10.562	28,2	+334	+3,2	+0,0
Lkw	10.922	41,1	10.864	41,9	+58	+0,5	-0,8
MAN (Volkswagen)	18.654	28,6	16.995	26,8	+1.659	+9,8	+1,8
SZM	9.925	25,7	9.157	24,4	+768	+8,4	+1,3
Lkw	8.729	32,9	7.838	30,3	+891	+11,4	+2,6
DAF (Paccar)	8.060	12,4	7.320	11,5	+740	+10,1	+0,9
SZM	6.560	17,0	5.946	15,9	+614	+10,3	+1,1
Lkw	1.500	5,6	1.374	5,3	+126	+9,2	+0,3
Scania (Volkswagen)	7.427	11,4	7.221	11,4	+206	+2,9	+0,0
SZM	5.299	13,7	4.748	12,7	+551	+11,6	+1,0
Lkw	2.128	8,0	2.473	9,5	-345	-14,0	-1,5
Volvo	6.391	9,8	6.679	10,5	-288	-4,3	-0,7
SZM	4.247	11,0	4.586	12,2	-339	-7,4	-1,2
Lkw	2.144	8,1	2.093	8,1	+51	+2,4	+0,0
Iveco	1.950	3,0	2.650	4,2	-700	-26,4	-1,2
SZM	1.030	2,7	1.688	4,5	-658	-39,0	-1,8
Lkw	920	3,5	962	3,7	-42	-4,4	-0,2
Renault (Volvo)	861	1,4	1.102	1,7	-221	-20,1	-0,3
SZM	673	1,7	798	2,1	-125	-15,7	-0,4
Lkw	208	0,8	304	1,2	-96	-31,6	-0,4
Summe	65.181	100,0	63.393	100,0	+1.788	+2,8	+0,0
SZM	38.630	100,0	37.485	100,0	+1.145	+3,1	+0,0
Lkw	26.551	100,0	25.908	100,0	+643	+2,5	+0,0
deutsche Marken⁽¹⁾	40.472	62,1	38.421	60,6	+2.051	+5,3	+1,5
SZM	20.821	53,9	19.719	52,6	+1.102	+5,6	+1,3
Lkw	19.651	74,0	18.702	72,2	+949	+5,1	+1,8
Importmarken	24.709	37,9	24.972	39,4	-263	-1,1	-1,5
SZM	17.809	46,1	17.766	47,4	+43	+0,2	-1,3
Lkw	6.900	26,0	7.206	27,8	-306	-4,2	-1,8

Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2018, ohne „Sonstige“ (344, Vj, 259 Stück); Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Datenaufbereitung: Scania Deutschland

Elvis will LNG-Flotte aufbauen

Tausch der Lkw am Zentralhub Knüllwald – eigene Tankstelle und Erweiterung des Standorts

LNG IM FERNVERKEHR

- Das italienische Unternehmen Fercam aus Bozen hat zwölf Iveco Stralis NP 460 in die Flotte aufgenommen
- Mit den LNG-Fahrzeugen fährt der Logistiker im Rundlauf zwischen Verona und München über den Brenner
- Möglich wird der Einsatz durch den Bau einer LNG-Tankstelle in Sterzing in Südtirol
- In Spanien setzt der Logistikkdienstleister schon länger LNG-Fahrzeuge ein
- Aufgrund der niedrigen Motorisierung von 330 PS der dort eingesetzten Lkw gibt es beim Fahrzeugeinsatz allerdings Einschränkungen



Elvis Vorstandschef Jochen Eschborn hat sich die Industrialisierung des Transports schon lange auf die Fahnen geschrieben. Im Zuge einer LNG-Offensive am Zentralhub des Ladungsverbands in Knüllwald soll diese Vision Wirklichkeit werden. Im Teilladungsbereich will die Kooperation eine Flotte an Kooperations-eigenen LNG-Zugmaschinen anschaffen.

Mit 20 bis 30 Fahrzeugen soll es dann zum 1. Januar 2020 losgehen. Bis dahin wäre dann auch die bislang in Planung befindliche LNG-Tankstelle einsatzbereit. Langfristig könnten laut Eschborn „alle 300 Lkw“, die das Hub künftig anfahren sollen, mit flüssigem Erdgas laufen.

Weiß sollen sie sein – und mit dem Elvis-Logo versehen. Denn die LNG-Zugmaschinen werden,

so der Plan des Elvis-Chefs, ohnehin am Zentralhub Knüllwald gewechselt. Im Zuge der Industrialisierung des Transports will er dort auch gleich die Fahrzeuge getankt bereitstellen. „Da die Lkw baugleich sind, ist es egal, mit welchem Fahrzeug der Fahrer wieder zurückfährt“, erklärt Eschborn. Zumindest bei den Hubverkehren. Im Fernverkehr, bei dem der Lkw zugleich auch Wohnraum ist, sehe das natürlich anders aus.

Öffentliche Tankstelle

An der LNG-Tankstelle, die öffentlich zugänglich sein wird, bleiben zur Stoßzeit dann zwei Spuren für die Elvis-Fahrzeuge vorbehalten. Das reduziere die

Standzeit auf ein Minimum. Die Details zur Ausgestaltung des Vorhabens werden aktuell innerhalb des Elvis-Verbunds beraten. Eine mögliche Variante ist, dass Elvis die Fahrzeuge kauft und den Partnerunternehmen überlässt.

Doch die Tankstelle am Zentral-Hub Knüllwald unweit der A7 und ziemlich genau im geographischen Zentrum von Deutschland bleibt nicht die einzige Maßnahme, um den alternativen Antrieb in der Praxis voranzubringen. „Wir werden künftig den Einkauf von LNG-Lkw über unseren Zentraleinkauf abwickeln, um auf diese Weise günstigere Preise für unsere Mitglieder zu erzielen“, erklärt Eschborn.

Auch sonst sind die Weichen bei Elvis auf künftiges Wachstum gestellt. Denn zusätzlich

zu dem Bau der LNG-Tankstelle verdoppelt die Kooperation die Umschlagfläche in Knüllwald bis Ende 2020 auf dann 20.000 Quadratmeter. „So können wir künftig rund 300 Lkw je Nacht abfertigen“, erläutert Eschborn.

Natürlich erfolgt die Investition von Elvis in die LNG-Tankstelle nicht ins Blaue. Einige Mitglieder des Verbunds nutzen bereits entsprechende Fahrzeuge – so etwa BTK in Rosenheim. Bei L.I.T. aus Brake wiederum sind Zugmaschinen mit CNG im Einsatz. Über den Einsatz von LNG werde beraten – immer direkt mit Kunden, berichtete Claas Bunjes, Projektleiter alternative Antriebe bei L.I.T..

Aber auch andere Elvis-Mitglieder sind derzeit am Überlegen oder haben bereits entsprechende Lkw bestellt. Bernd Hövelmann, Geschäftsführer von Hövelmann Logistik mit Sitz in Rees, bestätigte gegenüber trans aktuell entsprechende Pläne, in die LNG-Technologie zu investieren.

Wie groß das Interesse an der Diesel-Alternative ganz allgemein ist, zeigte eine Veranstaltung von Elvis am Unternehmenssitz in Alzenau (siehe unten). 65 Mitglieder waren gekommen, um sich über das Konzept zu informieren.

Text: Carsten Nallinger | Fotos: Iveco | Montage: Frank Haug

Dem Fahrverbot davonfahren

Elvis-Mitglieder informieren sich über LNG-Lkw – Umwelt schonen und dabei Geld sparen

Bei einer internen Veranstaltung informierten sich 65 Mitglieder des Ladungsverbands Elvis über den Einsatz von LNG-Fahrzeugen. Dabei ging es unter anderem um die Praxistauglichkeit sowie um Kosten beziehungsweise Einspareffekte. Gleich zwei Lkw-Hersteller, die Fahrzeuge mit dem alternativen Antrieb im Portfolio haben, hatte Elvis-Chef Jochen Eschborn nach Alzenau geladen.

Für Stefan Ziegert, Produktmanager für die nachhaltigen Transportlösungen bei Scania Deutschland, liegt der Grund für einen Wechsel aus verkehrspolitischen Gründen auf der Hand: „Die ersten Länder haben bereits ein Fahrverbot für den Diesel in die Wege geleitet – so beispielsweise Norwegen.“

Natürlich sei der Umstieg, wie bei jeder neuen Technologie, zunächst mit Mehrkosten verbunden – „allerdings mit nicht so viel mehr“. Rund ein Drittel koste ein LNG-Fahrzeug derzeit mehr in der Anschaffung. Schuld daran

sind die Kompressionstanks. Im Vergleich zu anderen alternativen Antrieben sei das allerdings überschaubar. Berechne man die derzeitigen Fördermöglichkeiten, die Steuerbefreiung und den Wegfall von Adblue ein, liege die Amortisationsdauer bei etwa dreieinhalb Jahren. Je nach Laufleistung könne sich der Einsatz aber auch früher rechnen.

Zweiter im Bunde der LNG-Lkw-Hersteller ist Iveco. Mario Maul, CFO der Holfelder Unternehmensgruppe, und dort im Kompetenz-Zentrum für schwere Lkw in Ulm verortet, riet dazu, „nicht die nächste fossile Sau durchs Dorf treiben.“ Nur regenerative beziehungsweise synthetische Treibstoffe helfen seiner Ansicht nach dabei, die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.

Bei Iveco sei eine Reichweite bis zu 1.600 Kilometer gewährleistet. Da das Gas, anders als der Diesel, kein Eigenschmierverhalten hat, müssten Teile des Motors aus Vermiculargraphit-Gusseisen erstellt werden, um den hohen

Temperaturen standzuhalten. Dafür garantiere Iveco dann aber dieselbe Laufleistung wie mit einem Diesel. Scania zeigte sich im Bezug auf ein solches Versprechen deutlich zurückhaltender.

Auf das neuralgische Thema der Betankung – bislang gibt es in Deutschland gerade einmal vier öffentliche LNG-Tankstellen – ging Christian Schneider, Ge-

schäftsführer des Infrastrukturbetreibers Liquid 24/7 ein. Von der EU gefördert, baut das Unternehmen mehrere LNG-Tankstellen. „Noch ist Deutschland mit Blick auf LNG eine weiße Karte“, räumte Schneider ein.

Das soll sich allerdings zügig ändern. Allein bis Ende 2019 sollen bis zu 20 neue Stationen hinzukommen. „Mit den Reich-

weiten, die die OEM bieten, ist eine Grundabdeckung gegeben“, erklärte er. Gemeinsam mit dem Mineralölunternehmen Hoyer, das die Tankstelle am Standort Knüllwald direkt neben dem Elvis-Hub betreibt, würde dann die LNG-Tankstelle von Liquid entstehen.

Text: Carsten Nallinger

DIE ERSPARNIS

- Daniel Markus, Leiter Consulting und Prozesse bei Elvis, stellte anhand einer Simulation stellte die mögliche Betriebskostensparnis vor
- Start der Beispielrechnung ist der 1. Januar 2020
- Wer nach 2020 kommt, dem entgeht etwa die Mautkostensparnis, sodass sich das Ergebnis entsprechend verändert
- Von der Anschaffung über die Wartungskosten bis hin zu den Betriebsstoffen und der Maut (gilt noch für 2020) spart der Nutzer über eine Laufzeit von fünf Jahren rund 88.000 Euro pro Lkw

„Zertifizierte Temperaturberichte sowie ein ausgeklügeltes Alarm- und Temperaturmanagement sind für den Transport von Pharmaprodukten sehr wichtig, denn nur so können wir die Qualität erbringen, die unsere Kunden von uns erwarten.“

Gert Kautetzky,
Spedition Kautetzky

Hohe Transportqualität – ab sofort serienmäßig

Im anspruchsvollen Pharma-Transport immer auf der sicheren Seite.
Die Telematik TrailerConnect® ist jetzt serienmäßig im Sattelkoffer
S.KO COOL SMART an Bord. Mehr Infos: smart.cargobull.com

The Trailer Company.

Ein Klassiker kehrt zurück ¹⁹

Schmitz Cargobull baut wieder Containerchassis – produziert wird die Neuentwicklung bei Koluman in der Türkei



Entgegen außenpolitischen Abgrenzungsversuchen nimmt der Welthandel stetig zu – zumindest wenn es nach dem Containerumschlag-Index (CUI) des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) geht.

Dieser lag nach Angaben von RWI/ISL im Dezember 2018 bei einem saisonal bereinigten Wert von 135,5 Punkten. Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum lag dieser Wert während der Weltfinanzkrise 2007/2008 laut Institutsangaben noch bei 97,2 respektive 89,5 Punkten. Während der Eurokrise 2009 pendelte sich der CUI bei 94,3 Punkten ein.

Obleich laut RWI/ISL nicht alle gehandelten Güter in Containern transportiert werden, gilt der CUI als Indikator für einen derzeit expandierenden Weltmarkt. Ein Geschäft, an dem Schmitz Cargobull (SCB) mit der Einführung der neuen Containerchassis-Reihe S.CF künftig wieder partizipieren will. Nach den genannten Krisenjahren hatte SCB die Produktion von Containerfahrzeugen eingestellt.

Das Geschäft war in dieser Zeit nach Angaben von SCB-Vertriebsvorstand Boris Billich massiv rückläufig. „Doch mittlerweile hat sich die Nachfrage erholt“, versicherte Billich bei der Vorstellung der neuen Baureihe in Hamburg. Der einstige Vertriebssteuerer Mann für Mercedes-Benz Lkw Middle East und Chef von Mercedes-Benz Romania sieht für diesen Fahrzeugtyp neue Chancen auf den Zielmärkten Deutschland, Niederlande, Belgien und Skandinavien – mit einem jährlichen Volumen von zwischen 9.000 und 12.000 Fahrzeugen.

Bei der Produktion der S.CF-Baureihe stellt SCB allerdings nicht bestehende Produktionslinien für Curtainsider, Koffer- oder Kippaufleger um. Im türkischen Fahrzeugbauer Koluman Otomotiv Endüstri (siehe Kasten) fand man stattdessen einen Partner, der die Fahrzeuge nach hauseigenen Qualitätsstandards fertigt. Das Produktionsvolumen soll bis 2021 jährlich 1.000 Einheiten erreichen. „Die Forschung und Entwicklung der neuen Containerchassis läuft bei SCB“, versichert allerdings der Vorstandsvorsitzende Andreas Schmitz. Service und Ersatzteilversorgung sollen ebenfalls über die Netzwerke von SCB laufen.

Gerade beim Einsatz im kombinierten Verkehr erwarten Kunden laut Billich vor allem Zuverlässigkeit. Entsprechend technisch simpel gehalten sind die drei Fahrzeuge S.CF Gooseneck 45' Euro Light, S.CF Gooseneck 45' Euro und S.CF Gooseneck 40' LX.

Alle drei Schwanenhalsfahrzeuge sind für eine Rahmenhöhe von 130 Millimetern ausgelegt. Dies ermöglicht, nebst 20-, 30-, 40- und 45-Fuß-ISO-Containern auch den Transport der rund 300 Millimeter höheren High-Cube-Container mit einer Aufsatzhöhe von 1.100 Millimetern und einer Gesamthöhe von vier Metern. Beim S.CF Gooseneck (GN) 45' Euro für 20- bis 45-Fuß-Iso-Container kommt ein manueller Frontausschub mit patentierter Multi-Lock-Verriegelung zum Einsatz. Durch ihn lassen sich Contain-

ner mit und ohne schräge Ecken sowie ohne die Gesamthöhen reduzierende Tunnel transportieren. Weitere Verriegelungen, wie der klappbare Klapp-Lock und der Step-Lock für Container ohne Tunnel, sorgen für Flexibilität bei unterschiedlichen Containermodellen. Für den Transport von 40- und 45- sowie zwei 20-Fuß-Containern verfügen sowohl S.CF GN 45' Euro als auch S.CF GN 40' LX über einen pneumatischen Heckausschub. Ergänzend komplettiert das S.CF GN 45' Euro Light das neue Fahrzeugportfolio. Das gewichtsoptimierte Chassis bringt durch Leichtbau 4.250 Kilogramm auf die Waage und ermöglicht eine höhere Zuladung. Optional kann das Fahrgestell mit Adaptern für die Aufnahme von 40-Fuß-Containern ohne Tunnel ausgestattet werden. Auch 45-Fuß-Container mit kurzem Tunnel oder geraden Ecken können mit einer Ausnahmegenehmigung transportiert werden.

Der CUI für Januar 2019 wird laut RWI/ISL zwar erst am 26. Februar veröffentlicht. Doch auch das Statistische Bundesamt mel-



Koluman-Geschäftsführer Kaan Saltik und SCB-Vertriebsvorstand Boris Billich (r.) bei der Produktvorstellung der S.CF-Baureihe.

dete unlängst, dass Deutschland 2018 Waren im Wert von 1,4 Billionen Euro exportiert hat – ein Plus von drei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Importe stiegen im gleichen Zeitraum um sechs Prozent. Wie es scheint, hat SCB mit der Wiedereinführung seines Containerchassisprogramms also auf das richtige Pferd gesetzt.

Text: Knut Zimmer |
Foto: Schmitz Cargobull, Zimmer



Die Klapp-Lock-Verriegelung (l.) fixiert den vorderen Container bei Beladung mit zwei 20-Fuß-Containern. Der Step-Lock (r.) sorgt bei Bedarf für eine erhöhte Fixierung von Containern ohne Tunnel.

DER TÜRKISCHE PARTNER

- Die Koluman-Holding (Koluman Motorlu Araclar, Koluman Otomotiv Endüstri) ist seit 1965 Dienstleister für die Automobilindustrie. Seit 1985 ist Koluman Motorlu Araclar Anteilseigner und Großhändler in der Türkei für Mercedes-Benz Türk. Die Produktionsstätte in Mersin ist mit automatisierten Lackierkabinen, Roboterschweißtechnik sowie KTL-Lackiertechnik ausgestattet.
- Zum Portfolio gehören Curtainsider, Containerchassis, Baustoffsättel, Tankaufleger, Kipper, Betonpumpen und -mischer sowie Kommunal- und Militärfahrzeuge auf Basis von Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen.
- Nach eigenen Angaben beschäftigt Koluman am rund 300.000 Quadratmeter

großen Standort in Mersin rund 500 Mitarbeiter. Das Investitionsvolumen betrug 2016 laut Geschäftsführer Kaan Saltik rund 60 Millionen Euro.

- Neben Schmitz Cargobull blickt Koluman auf weitere Erfahrungen mit der deutschen Aufbauer- und Trailerbranche zurück. Der Tankfahrzeughersteller Rohr arbeitete mit dem türkischen Fahrzeugbauer in Lizenz zusammen. Auch die Kögel Fahrzeugwerke Ulm gründete im Schulterschluss mit Koluman Motorlu Araclar 1999 das Joint Venture Koluman Kögel Treyler Sanayi mit Firmensitz in Tarsus. Nach dem Neustart von Kögel im Jahre 2006 wurde die Zusammenarbeit beendet.

PEMA

Your way to mobility.



Marken-unabhängig
flexibel mieten
beim Experten

ENTDECKEN SIE
DIE PEMA MOBILITY WORLD

PEMA Rent

PEMA Services

PEMA Used

PEMA Workshop

GEFA BANK
SOCIETE GENERALE GROUP

www.pema.eu

Online-Boom bringt Engpässe

Krone verdoppelt Produktionskapazitäten – hohe Nachfrage nach Wechselsystemen



Angesichts der sich abkühlenden Stimmung innerhalb der deutschen Wirtschaft schaut der Fahrzeugbauer Krone nur vorsichtig positiv in die Zukunft – das machte das Unternehmen anlässlich eines Pressegesprächs in Haren an der Ems deutlich. Von vielen Unwägbarkeiten ist die Rede, über die letzten Jahre seien ein steigender Wettbewerbsdruck und stetig fallende Erlöse für Sattelaufleger zu verzeichnen. In den nächsten Jahren erwartet der Fahrzeugbauer eine Stagnation des Marktes.

Für 2018 aber kann Krone „trotz zum Teil schwieriger Rahmenbedingungen“ noch einen Rekordumsatz vermelden: 2,1 Milliarden Euro hat die Gruppe im vergangenen Jahr umgesetzt, 1,5 Milliarden Euro und damit circa 70 Prozent entfallen auf die Nutzfahrzeuge, 642 Millionen Euro gehen auf das Konto der Landtechniksparte. Insgesamt ist das gleichbedeutend mit einem Plus von 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, im Bereich der Nutzfahrzeuge ist gar ein Umsatzanstieg von 14 Prozent zu verzeichnen.

72 Prozent des Umsatzes ebendieses Bereichs rechnet Krone der Nachfrage aus dem Ausland zu, 28 Prozent sind auf das Inland zurückzuführen. Beim Umsatz ist ein Anteil von 42,6 Prozent Westeuropa zugeordnet, 26,4 Prozent erreicht allein das Deutschlandgeschäft, 22 Prozent entfallen auf Osteuropa. Im Verlaufe des Jahres will Krone auch in Russland wieder zum Marktführer aufgestiegen sein. In absoluten Zahlen ausgedrückt stehen am Ende gut 56.200 verkaufte Einheiten in der Bilanz der Nutzfahrzeugsparte – neun Prozent mehr als 2017.

Als eine echte Erfolgsstory sieht der Fahrzeugbauer seinen Einstieg in die Achsenfertigung: 37.000 Stück produzierte Krone 2018, am Produktionsstandort Dinklage wurde eigens hierfür eine neue Montagelinie eingerichtet. 2019 stehen 50.000 Achsen in der Planung, 2020 will Krone bei 60.000 Einheiten angekommen sein.

Auch was die Wechselsysteme angeht, stehen die Zeichen auf Wachstum. Dank des boomenden E-Commerce arbeitet die Krone-Gruppe in diesem Segment bereits an der Kapazitätsgrenze, konnte 2018 gar nur circa 70 Prozent des Bedarfs decken. Die Fertigung im Kalenderjahr 2019 ist ebenfalls

bereits ausgebucht. Wegen der hohen Nachfrage will Krone die Produktionskapazität von Wechselsystemen und Trockenfrachtkoffern des Typs Dry Liner am Standort Herzlake in den kommenden anderthalb Jahren auf über 25.000 Einheiten verdoppeln.

„Die Basis für diese Produktionsoffensive haben wir mit

der Einführung der automatischen Komponentenfertigung in der Herzlaker Produktion bereits gelegt“, erklärt der geschäftsführende Direktor Bernhard Brüggemann. Er beziffert den Marktanteil seines Unternehmens bei Wechselbehältern auf rund 70 Prozent. Im Rahmen der umfangreichen Automationsimplemen-

tierung und der damit verbundenen Roboterfertigungsanlagen wird laut Krone dazu das gesamte Produktprogramm überarbeitet.

Was den Ausblick bis in das Jahr 2025 angeht, hat Krone aber noch weit mehr zu bieten: So soll bis 2021 ein Validierungszentrum samt großer Teststrecken auf einer Fläche von circa 15 Hek-

tar entstehen. Gemeinsam mit der Landtechniksparte werden hierfür bis zu 20 Millionen Euro investiert.

Wegen des knappen Angebots an qualifizierten Schweißern soll zudem weiter in automatisierte Anlagen investiert werden.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Krone

2,1 Milliarden

EURO HAT DIE
KRONE-GRUPPE IM
GESCHÄFTSJAHR 2018
UMGESETZT – EIN PLUS
VON 12 PROZENT IM
VERGLEICH ZU 2017

Bis Mitte 2020 soll die Produktionskapazität am Krone-Standort in Herzlake auf über 25.000 Einheiten verdoppelt werden.



Continental
Ihr starker Partner

Wählen Sie Continental zur besten Marke 2019 in der Kategorie „Reifen“ bei der ETM Award Leserwahl.

Wir unterstützen Sie mit unseren innovativen Produkten, besten Services und intelligenten Reifenmanagement-Lösungen. Damit Sie Ihren Fuhrpark wirtschaftlich, effizient und sicher managen.

Hier geht's zur Wahl:
www.eurotransport.de



Abstimmen und abräumen

Ihre Stimme zählt! Wählen Sie bis zum 29. April 2019 die Kandidaten für die Kategorien „Best Van“, „Best Truck“, „Best Bus“ und „Best Brand“. Mit etwas Glück gewinnen Sie einen der tollen und exklusiven Preise.

Der Ford Ranger ist der Platzhirsch unter den europäischen Pick-ups und der Hauptgewinn der diesjährigen Leserwahl. Demnächst wird der Allradler umfangreich überarbeitet. Der glückliche Gewinner wird also einer der Ersten

sein, die den neuen Ranger bekommen (die Abbildung zeigt stellvertretend das alte Modell). Der Pick-up fährt mit Doppelkabine in der hochwertigen Limited-Ausstattung sowie in der Lackierung Frostweiß vor.

Ford hat beim Motor noch einmal nachjustiert. Der leistet im Gewinnerfahrzeug für knapp 44.000 Euro netto nun satte 213 PS. Ein Zehngangautomatikgetriebe leitet die Kraft bei Bedarf an alle vier Räder weiter. Dabei ist der Ranger sowohl fürs Gelände als auch für den Großstadtdschungel bestens gerüstet: Ein Sperrdifferential an der Hinterachse, ein Parkassistent mit Parkpiepsern und Rückfahrkamera sowie ein adaptiver Tempomat halten den Wagen auf Kurs. Komfort garantieren unter anderem der elektrisch verstellbare Fahrersitz, eine Klimaautomatik mit zwei Zonen, Ledersitze und Fords Sync-3-Navi mit 20,3 Zentimeter großem Touchscreen. Dank Keyless Entry entfällt außerdem die Suche nach dem Schlüssel.

Außen sorgen sportliche 17-Zoll-Alufelgen mit Reifen der Dimension 265/65 R17 und leuchtstarke Xenonscheinwerfer für den passenden Auftritt. Wer es praktisch mag, findet beim Hauptgewinn zudem eine Anhängerkupplung, Verzurrschienen im großen Ladeabteil und einen 230-Volt-Spannungskonverter zusätzlich zur eingebauten 12-Volt-Steckdose.

VIP-REISE NACH MÜNCHEN



Bundesliga-Fans, aufgepasst: Der Lkw-Hersteller MAN spendiert einen Kurztrip nach München für zwei Personen mit Übernachtung im Viersternehotel. Bei dieser VIP-Reise steht nicht nur eine geführte Werksbesichtigung bei MAN auf dem

Programm, sondern auch ein Bundesligaspiel des FC Bayern München. Der Gewinner kann die Partie und damit die Gastmannschaft frei wählen.

MAN

DER HAUPTGEWINN



MIT KÖGEL ZUM RING

Kögel Trailer verlost unter den Teilnehmern der Leserwahl ein Truck-Race-Erlebnispaket für den Nürburgring: zwei Premiumtickets für das Truck-Grand-Prix-Wochenende sowie zwei Hahn-Racing-VIP-Tickets. Das Herzstück der Premiumticket-Kategorie ist der garantierte Sitzplatz auf der Tribüne T 4. Zudem kommt das Gewinnerpaar dem Europameister und seinem Team so nahe wie nie: Zum Hahn-Racing-VIP-Ticket gehört unter anderem die All-inclusive-Verpflegung von Samstag bis Sonntag im Zelt von Hahn Racing.



STYLING-PAKET VON SCHOCH



Hier winkt dem Gewinner ein hochwertiges Styling-Paket: Der Lkw-Zubehör-Spezialist HS-Schoch putzt deinen Truck heraus und schenkt dir dazu einen Dachlampenbügel inklusive Hella-Scheinwerfern „Hella 320 Jumbo“. Die Dachlampenbügel von HS-Schoch gibt es für vier oder sechs Zusatzscheinwerfer. Der Edelstahlbügel wird von Hand auf Hochglanz poliert. Damit steht einem glänzenden Auftritt nichts mehr im Wege.

KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

HS Schoch

TV FÜR DIE KABINE



Volvo Trucks verlost einen Alphatronics-Flachbildfernseher für den Volvo FH. Damit ist Unterhaltung in der Ruhezeit garantiert. Der 19-Zöller hat neben einem integrierten DVD-Player auch einen HD-Rekorder, damit sich das Lieblingsprogramm aufnehmen lässt. Das Weitwinkeldisplay ermöglicht aus jeder Sichtposition ein brillantes Bild.



ZUBEHÖR FÜR UNTERWEGS



Dometic, der Spezialist für mobile Zusatzausrüstung, verlost je eine Dachklimaanlage und eine Kompressorkühlbox für die Lkw-Kabine. Mit der Standklimaanlage Cool Air RTX 2000 samt fahrzeugspezifischem Einbausatz im Gesamtwert von circa

2.600 Euro will Dometic einen glücklichen Gewinner verwöhnen. Ein weiterer Gewinner darf sich über die tragbare Kühl- und Gefrierbox Dometic Cool Freeze CDF 36 mit etwa 31 Liter Volumen und einem Wert von 615 Euro freuen.



DOMETIC
Mobile living made easy.

Beim Umbau auf den Brandschutz achten

DEKRA

Wer an einem Gebäude Umbauten oder Nutzungsänderungen plant, muss die Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept prüfen. Gegebenenfalls muss das komplette Konzept angepasst werden, raten die Experten von DEKRA. Für Unternehmen ist wichtig, schon in der Planungsphase Brandschutzexperten, Feuerwehr und den Versicherer hinzuzuziehen.

Kleine Umbauten können große Auswirkungen auf den Brandschutz haben: So können beispielsweise schon Wanddurchbrüche für Rohre oder Leitungen, ganze Brandabschnitte unwirksam machen können. Auch eine neue Nutzung kann neue Brandgefahren bedeuten, was im Brandschutzkonzept berücksichtigt werden muss.

Auch während der Umbauphase muss der Brandschutz sichergestellt sein. Dazu ist es ratsam, dass der Brandschutzbeauftragte die Baustelle häufiger und intensiver kontrolliert. Die Brandschutzanlagen müssen während der gesamten Umbau-

phase voll funktionsfähig bleiben – oder die Bauzeit muss durch entsprechende Ersatzanlagen überbrückt werden.

Zahlreiche schwere Brandunglücke in der Vergangenheit zeigen, dass das Risiko für ein Feuer während Umbauten erhöht ist. Gründe sind beispielsweise Arbeiten mit Schweißbrenner und Trennschleifer sowie höhere Brandlasten durch gelagerte Baumaterialien und Geräte auf der Baustelle. Mitarbeiter von Fremdfirmen müssen in die Brandschutzordnung eingewiesen werden. Das gilt für Flucht- und Rettungswege, Hydranten und Feuerlöscher, Löschedecken, Durchbrüche und Feuerschutzabschlüsse sowie sämtliche Melde- und Notrufanlagen.

Wichtig: Während der gesamten Maßnahme ist eine umfassende Dokumentation gefragt, um in Zukunft die Prüfung und Instandhaltung sicherzustellen. Denn viele Brandschutzanlagen sind nach Abschluss der Arbeiten nicht mehr sichtbar, beispielsweise Abschottungen und Brandmeldeanlagen in Hohlräumen.

Die Leserwahl

Genau 228 Baureihen treten bei der diesjährigen Leserwahl an. Sollten bestimmte Modelle im Katalog der Kandidaten fehlen, haben Sie bitte Verständnis. Bei der großen Zahl an Fahrzeugen ist eine Auswahl unumgänglich. Die Leserwahl von trans aktuell ist nicht zu vergleichen mit den von Jurys oder anderen Gremien vergebenen Auszeichnungen. Welche Fahrzeuge zum Best Van, Best Truck und Best Bus und welche Produkte und Services zur Best Brand gekürt werden, entscheiden ausschließlich Sie selbst. Da Sie Tag für Tag mit den Fahrzeugen unterwegs sind, kennt niemand die zur Wahl stehenden Kandidaten so gut wie Sie. Ihr Urteil ist ein zuverlässiger Gradmesser für die Akzeptanz und das Image der Fahrzeuge und Marken. Die Ergebnisse der Leserwahl liefern so ein Spiegelbild der Marktentwicklung der vergangenen zwölf Monate. Damit aber nicht nur Ihre Favoriten profitieren, sondern mit ein wenig Glück auch Sie selbst, verlosen wir dieses Jahr wieder zahlreiche attraktive Preise. Die Teilnahme an dieser Wahl kann sich also ganz schnell auszahlen.



präsentiert von: **DEKRA**

DRIVER-SET



Renault Trucks stellt drei Driver-Packages aus der Kollektion „We are Heroes“ des offiziellen Webshops zur Verfügung. Sie bestehen jeweils aus einer 3-in-1-Tasche, einem stylischen Hoodie, einem Schal und einer Beanie-Mütze. Wert pro Fahrer-set: 154 Euro.



DEUTER-AUSSTATTUNG

Fünfmal gibt es den Deuter-Rucksack „Step In 22“ mit dem Knorr-Bremse-Logo zu gewinnen. Der hochwertige Markenrucksack bietet nicht nur ein Ordnerhauptfach, sondern auch ein gepolstertes Laptopfach mit Organizer. Im Rucksack befindet sich der auslaufsichere Coffee-to-go-Becher „Easy Lock“ in weißer Farbe. Der doppelwandige Vakuum-Edelstahlbecher hält laut Deuter Getränke bis zu 5 Stunden warm und bis zu 15 Stunden kalt. Wert: 65 Euro pro Paket.



FAHRERPAKET



Schmitz Cargobull hat insgesamt vier Driver-Packages geschnürt. Jedes dieser Fahrerpakete besteht aus nützlichem Zubehör, das der Berufskraftfahrer für die Arbeit und den Alltag unterwegs gebrauchen kann: einer robusten Schultertasche aus widerstandsfähiger Canvasbaumwolle, einem Edelstahlkaffeebecher, einer praktischen Aluminium-Vesperbox und einem Mikrofaserhandtuch.



LKW-MODELLE

NZG-Modelle steuert drei detailgetreue Lkw-Modelle – zwei Koffer- und ein Gliederzugmodell – bei, jeweils mit Mercedes-Benz-Motorwagen aus Zinkdruckguss im Maßstab 1:50. Die Modelle sind mit den Firmenfarben von Logwin und Hermes bedruckt. Regulärer Preis für den Antos 4x2: 120 Euro, für den Actros 6x2: 100 Euro und für den Actros-Containerzug: 140 Euro.



ADR-SCHULUNG



Von Pema gibt es für zwei Fahrer Kurse der hauseigenen Berufskraftfahrerweiterbildung zu gewinnen. Die ADR-Fortbildungskurse an der Pema-Akademie vermitteln Gesetzesänderungen, frischen Kenntnisse auf und sensibilisieren die Fahrzeugführer mit praktischen Unterrichtsteilen für die Tätigkeiten und Pflichten, die im Straßenverkehr vorgeschrieben sind.



EXTRA-GEWINNCHANCE NUR FÜR TRANS AKTUELL-ABONNENTEN

NUR ABONNENTEN KÖNNEN EINEN DER EXKLUSIVEN ERLEBNISPREISE GEWINNEN:



Fünf Abonnenten winken je zwei Premiumkarten für das Truck-Grand-Prix-Wochenende am Nürburgring. Und nicht nur das: Einer der glücklichen Gewinner darf als Beifahrer von Europameister Jochen Hahn am Donnerstag, dem 18. Juli 2019, mit mehr als 1.100 PS über den Nürburgring brettern!



Zwei weitere Abonnenten können sich auf je eine exklusive Testfahrt mit Renault Trucks und mit Volvo Trucks freuen.



CB-FUNKGERÄT

Albrecht-CB-Funkgeräte im Wert von je 150 Euro winken zwei Gewinnern. Das Albrecht AE 6491 CT überzeugt mit einem großen Display, Frontlautsprecher und DIN-Einbaurahmen. Das Gerät ist mit ungestörten Funkkontakt ausgestattet. Die Geräte sind in der Tiefe verkürzt, was die Installation im Lkw vereinfacht. Ein weiterer Vorteil ist der 3-Watt-Frontlautsprecher, der auch bei hoher Lautstärke klar und verzerrungsfrei wiedergibt.



CTCSS-Funktion für ungestörten Funkkontakt. Die Geräte sind in der Tiefe verkürzt, was die Installation im Lkw vereinfacht. Ein weiterer Vorteil ist der 3-Watt-Frontlautsprecher, der auch bei hoher Lautstärke klar und verzerrungsfrei wiedergibt.



JACKE UND TASCHE

Der Lkw-Hersteller DAF stellt uns eine schwarze Softshelljacke mit dem Firmenlogo auf der Brust sowie sechs Kulturbeutel zur Verfügung. Die Jacke hat vier Taschen, ist mit Fleece gefüttert und mit elastischen Zugbändern zur Weitenverstellung ausgestattet. Der Beutel punktet mit Innentaschen und einem wasserabweisenden Boden – ideal für die Körperpflege unterwegs.



REISETASCHE

Iveco stellt für unsere Leser drei hochwertige XXL-Reisetaschen aus der offiziellen Kollektion zur Verfügung. Die wasserfeste und robuste Tasche aus recyceltem Planenmaterial mit zwei Handtragegriffen ist ein idealer Reisebegleiter auf der Tour. Mit einem extra-breiten und verstellbaren Schulterriemen sowie einem zeitlosen Design ist sie auch ein praktischer Alltagsbegleiter. Das sportliche Accessoire made in Italy gibt es für drei Gewinner in edlem Schwarz zu gewinnen. Wählt also die besten Nutzfahrzeuge und sichert euch die Iveco-Tasche mit XXL-Volumen. Wert je Tasche: circa 50 Euro.



V8-EDELSTAHL



Drei Teilnehmer der Leserwahl haben die Chance, mit der V8-Edelstahlflasche aus dem Hause Scania heiße und kalte Getränke zu genießen. Die hochwertig verarbeiteten Flaschen sind doppelt vakuumiert und halten lange warm beziehungsweise kalt. Inhalt: 500 Milliliter. Wert: circa 30 Euro im offiziellen Scania-Webshop.



DIE SPIELREGELN

Auf den Seiten 20 bis 25 befinden sich die Wahlkandidaten. Jeder Lkw vertritt dabei seine ganze Modellreihe. In jeder der Kategorien sind vier Stimmen zu vergeben: jeweils eine Erst- und eine Zweitstimme in der Gesamtwertung und genauso in der Importwertung. Die Stimmen zur Importwertung entfallen, wenn bereits in der Gesamtwertung ein Importfahrzeug ausgewählt wurde. Zur Teilnahme bitte auf der Wahlkarte die Kennziffern der persönlichen Favoriten eintragen. Wir fragen auch, welche Artikel aus dieser Ausgabe Ihnen besonders gut gefallen haben. Nennen Sie uns dazu bitte die betreffenden Nummern (neben den Überschriften).

Einsendeschluss ist der 29. April 2019. Es gilt der Poststempel. Mitarbeiter des EuroTransportMedia Verlags und der Motor Presse Stuttgart sowie ihre Angehörigen sind nicht teilnahmeberechtigt. Der Rechtsweg und die Barauszahlung der Gewinne sind ausgeschlossen. Die Redaktion wünscht allen Teilnehmern der Leserwahl viel Erfolg!

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

Best Brand 2019
Ihre Stimme zählt! Voten Sie für Ihre Lieblingsmarken aus der BPW Gruppe.

„I think transport non-stop.“

#howdoyouthinktransport

DER BPW EFFEKT **3h*** ... Zeitersparnis beim Lager- und Bremsservice.

Mit intelligenten und zuverlässigen BPW Fahrwerken für Ihre Trailerflotte minimieren Sie messbar Stillstandzeiten. So machen Sie Ihr Transportgeschäft noch erfolgreicher. | Weitere Infos: www.bpw.de

we think transport

*im Vergleich zu herkömmlichen Wettbewerbslösungen

Ihre Stimme ist gefragt

Vom Pick-up bis zum schweren Kipper: 228 Baureihen treten zur Leserwahl an



präsentiert von: DEKRA

A Pick-ups

Ob als 4x2 oder mit Allradantrieb, diese Fahrzeuge sind für Einsätze auf und abseits befestigter Straßen sowie bei winterlichen Verhältnissen gerüstet. Sie sind unverzichtbare Helfer für den Garten- und Landschaftsbau, werden aber auch von Handwerkern genutzt.

A 001 Fiat Fullback



Leistung (PS) 154-181
Gesamtgewicht (t) 2,80-2,91

A 002 Ford Ranger



Leistung (PS) 130-200
Gesamtgewicht (t) 2,93-3,27

A 003 Isuzu D-Max



Leistung (PS) 163
Gesamtgewicht (t) 3,00

A 004 Mercedes X-Klasse



Leistung (PS) 163-258
Gesamtgewicht (t) 3,20-3,25

A 005 Mitsubishi L200



Leistung (PS) 154-181
Gesamtgewicht (t) 2,85-2,91

A 006 Nissan Navara



Leistung (PS) 163-190
Gesamtgewicht (t) 3,03

A 007 Renault Alaskan



Leistung (PS) 163-190
Gesamtgewicht (t) 3,03

A Pick-ups

A 008 Toyota Hilux



Leistung (PS) 150
Gesamtgewicht (t) 2,95-3,21

A 009 VW Amarok



Leistung (PS) 163-272
Gesamtgewicht (t) 2,90-3,08

B Lieferwagen

Kleinstlieferwagen spielen bei der Versorgung von Innenstädten eine wichtige Rolle. Gekennzeichnet sind sie durch ein kompaktes Äußeres, ein überraschend geräumiges Inneres und ein Gesamtgewicht von 0,5 bis um die 1,8 Tonnen. Darüber siedeln die klassischen Lieferwagen mit 1,9 bis 2,5 Tonnen Gesamtgewicht, die oft auch mit langem Radstand zu haben sind.

B 010 Citroën Berlingo



Leistung (PS) 75-130
Gesamtgewicht (t) 1,97-2,38

B 011 Dacia Dokker Express



Leistung (PS) 75-116
Gesamtgewicht (t) 1,79-1,98

B 012 Fiat Doblò Cargo



Leistung (PS) 80-120
Gesamtgewicht (t) 2,03-2,51

B 013 Fiat Fiorino



Leistung (PS) 70-95
Gesamtgewicht (t) 1,68-1,75

B Lieferwagen

B 014 Ford Transit Connect



Leistung (PS) 75-120
Gesamtgewicht (t) 2,09-2,41

B 015 Ford Transit Courier



Leistung (PS) 75-100
Gesamtgewicht (t) 1,78-1,81

B 016 Mercedes Citan



Leistung (PS) 75-114
Gesamtgewicht (t) 1,81-2,20

B 017 Nissan NV 200



Leistung (PS) 90-110
Gesamtgewicht (t) 2,00

B 018 Opel Combo Cargo



Leistung (PS) 76-130
Gesamtgewicht (t) 1,95-2,40

B 019 Peugeot Partner



Leistung (PS) 75-130
Gesamtgewicht (t) 1,97-2,38

B 020 Piaggio APE



Leistung (PS) 2,58-7,82
Gesamtgewicht (t) 0,635-1,30

B 021 Piaggio Porter



Leistung (PS) 73-83
Gesamtgewicht (t) 1,50-2,20

B Lieferwagen

B 022 Renault Kangoo Rapid



Leistung (PS) 75-114
Gesamtgewicht (t) 1,81-1,92

B 023 VW Caddy



Leistung (PS) 75-100
Gesamtgewicht (t) 2,00-2,43

C Transporter bis 2,8 Tonnen

Dank kompakter Bauweise kommen die kleinen Transporter auch dann noch durch, wenn es in der Stadt eng zugeht. Üblich sind Laderäume mit bis zu neun Kubikmeter Volumen. Teilweise gibt es auch aufgelastete Varianten (in Klammern).

C 024 Citroën Jumpy



Leistung (PS) 95-177
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,10

C 025 Fiat Talento



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,06

C 026 Ford Transit Custom



Leistung (PS) 105-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,40

C 027 Mercedes Vito



Leistung (PS) 88-190
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,20

C Transporter bis 2,8 Tonnen

C 028 Nissan NV 300



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,07

C 029 Opel Vivaro



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,78-3,07

C 030 Peugeot Expert



Leistung (PS) 95-177
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,10

C 031 Renault Traffic



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,80-2,96

C 032 Toyota Proace



Leistung (PS) 95-177
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,10

C 033 VW Transporter



Leistung (PS) 84-204
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,20

D Transporter und Lkw bis 3,5 Tonnen

Das Ladevolumen der klassischen Transporter und Klein-Lkw reicht von etwa sechs bis über 17 Kubikmeter. Die Fahrzeuge stehen in Ausführungen als Kombi, Kastenwagen oder mit Spezialaufbauten zur Verfügung.

D 034 Citroën Jumper



Leistung (PS) 110-180
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 035 Fiat Ducato



Leistung (PS) 115-177
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50

D 036 Ford Transit



Leistung (PS) 105-170
Gesamtgewicht (t) 2,90-3,50

D 037 Fuso Canter



Leistung (PS) 130-175
Gesamtgewicht (t) 3,50

D 038 Hyundai H1 Cargo



Leistung (PS) 116-170
Gesamtgewicht (t) 3,16

D 039 Isuzu N 35



Leistung (PS) 123-150
Gesamtgewicht (t) 3,50

D 040 Iveco Daily



Leistung (PS) 116-205
Gesamtgewicht (t) 3,30-3,50

D 041 MAN TGE



Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50

D 042 Mercedes Sprinter



Leistung (PS) 114-190
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50

D Transporter und Lkw bis 3,5 Tonnen

D 043 Nissan NT 400 Cabstar



Leistung (PS) 130-150
Gesamtgewicht (t) 3,50

D 044 Nissan NV 400



Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 045 Opel Movano



Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 046 Peugeot Boxer



Leistung (PS) 110-163
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 047 Renault Master



Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 048 VW Crafter



Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen

Diese Kategorie fasst die klassischen Großraum-Transporter zusammen. Mit dabei sind aber auch Fahrzeuge mit leichten Kipp- oder Kofferaufbauten und nach dem Frontlenker-Prinzip konstruierte Leicht-Lastwagen.

E 049 Citroën Jumper



Leistung (PS) 110-163
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,00

E 050 Fiat Ducato



Leistung (PS) 115-177
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,25

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen

E 051 Ford Transit



Leistung (PS) 170
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,70

E 052 Fuso Canter



Leistung (PS) 130-175
Gesamtgewicht (t) 3,50-8,55

E 053 Isuzu N 55



Leistung (PS) 150
Gesamtgewicht (t) 5,50

E 054 Iveco Daily



Leistung (PS) 116-205
Gesamtgewicht (t) 3,50-7,20

E 055 MAN TGE



Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,50-5,50

E 056 Mercedes Sprinter



Leistung (PS) 114-190
Gesamtgewicht (t) 3,50-5,50

E 057 Opel Movano



Leistung (PS) 130-163
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,50

E 058 Peugeot Boxer



Leistung (PS) 130-163
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,00

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen

E 059 Renault Master



Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,50

E 060 VW Crafter



Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,50-5,00

F Elektro-Transporter

Die letzte Meile ist prädestiniert für Elektrotransporter. Reichweite ist kein Thema: Das durchschnittliche Tagespensum beträgt unter 100 Kilometer. Entsprechend groß ist das Angebot, vor allem in der KEP-relevanten Klasse der 3,5-Tonner.

F 061 ABT e-Caddy



Leistung (kW) 82
Gesamtgewicht (t) k.A.

F 062 ABT e-Transporter



Leistung (kW) 82
Gesamtgewicht (t) k.A.

F 063 Fuso eCanter



Leistung (kW) 129
Gesamtgewicht (t) 7,49

F 064 Iveco Daily Electric



Leistung (kW) 60-80
Gesamtgewicht (t) 3,5-5,2

F Elektro-Transporter

F 065 MAN eTGE



Leistung (kW) 100
Gesamtgewicht (t) 3,5-4,25

F 066 Mercedes eSprinter



Leistung (kW) 85
Gesamtgewicht (t) 3,50

F 067 Mercedes eVito



Leistung (kW) 85
Gesamtgewicht (t) 3,20

F 068 Nissan e-NV 200



Leistung (kW) 80
Gesamtgewicht (t) 2,22-2,24

F 069 Piaggio Porter Elektro



Leistung (kW) 10,5
Gesamtgewicht (t) 1,80

F 070 Renault Kangoo Maxi Z.E.



Leistung (kW) 44
Gesamtgewicht (t) 2,19

F 071 Renault Master Z.E.



Leistung (kW) 57
Gesamtgewicht (t) 3,1

F 072 Streetscooter WORK



Leistung (kW) max. 48
Gesamtgewicht (t) max. 2,18

Mobile living made easy.

LÄNGER COOL BLEIBEN.

DOMETIC COOLAIR RTX 1000 / RTX 2000
Standklimaanlagen für Lkw

Die CoolAir RTX Serie überzeugt durch starke Kälteleistung. Leistungsfähig und effizient wie keine andere bietet sie einzigartige Vorteile für Fahrer, Monteure und Flottenbetreiber. Vor der nächsten Tour besuchen Sie dometic.com

Der Kühlkreislauf enthält das fluoridierte Treibhausgas R134a – CO₂ Äquivalent RTX1000/RTX2000: 0,5000 t/1,215 t - 350 g/850 g – GWP:1430 – Hermetisch geschlossene Einrichtung.

F Elektro-Transporter

F 073 Streetscooter WORK L



Leistung (kW) max. 48
Gesamtgewicht (t) max. 2,6

F 074 Streetscooter WORK XL



Leistung (kW) max. 90
Gesamtgewicht (t) max. 4,05

F 075 VW e-Crafter



Leistung (kW) 100
Gesamtgewicht (t) 3,5-4,25

G Leichte Verteiler-Lkw bis 18 Tonnen

Die Versorgung von Städten und Ballungsgebieten ist das Metier der leichten Verteiler-Lkw. Ebenso gehört die Vermietung zu ihren Einsatzgebieten. Unterwegs sind sie mit zulässigen Gesamtgewichten ab 6,5 Tonnen.

G 076 DAF LF



Leistung (PS) 156-325
Gesamtgewicht (t) 7,49-18,00

G 077 Fuso Canter



Leistung (PS) 150-175
Gesamtgewicht (t) 7,50-8,55

G 078 Isuzu N 75



Leistung (PS) 150-190
Gesamtgewicht (t) 7,50

G 079 Iveco Eurocargo



Leistung (PS) 160-320
Gesamtgewicht (t) 7,49-18,00

G 080 MAN TGL



Leistung (PS) 160-250
Gesamtgewicht (t) 7,50-12,00

G Leichte Verteiler-Lkw bis 18 Tonnen

G 081 MAN TGM



Leistung (PS) 250-320
Gesamtgewicht (t) 13,00-18,00

G 082 Mercedes Atego



Leistung (PS) 156-299
Gesamtgewicht (t) 6,50-15,00

G 083 Renault Trucks D Cab 2,1 m



Leistung (PS) 210-280
Gesamtgewicht (t) 10,00-18,00

G 084 Volvo FL



Leistung (PS) 210-280
Gesamtgewicht (t) 10,00-18,00

H Schwere Verteiler-Lkw ab 18 Tonnen

Regionaler Lieferverkehr auf der einen und nationaler Fernverkehr auf der anderen Seite des Einsatzspektrums gehören zu den Aufgaben der schweren Verteiler. Wendige 18-Tonner finden sich in dieser Klasse ebenso wie langstreckentaugliche Lkw mit kompakten Kabinen und Gesamtgewichten bis zu 33 Tonnen.

H 085 DAF CF



Leistung (PS) 234-530
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

H 086 DAF LF



Leistung (PS) 234-325
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 087 Iveco Stralis AD



Leistung (PS) 330-480
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 088 MAN TGM



Leistung (PS) 250-320
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H Schwere Verteiler-Lkw ab 18 Tonnen

H 089 MAN TGS



Leistung (PS) 320-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

H 090 Mercedes Antos



Leistung (PS) 238-625
Gesamtgewicht (t) 18,00-33,00

H 091 Renault Trucks D WIDE



Leistung (PS) 250-430
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 092 Scania P/G/L



Leistung (PS) 220-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 093 Volvo FE



Leistung (PS) 250-350
Gesamtgewicht (t) 18,00-27,00

H 094 Volvo FM



Leistung (PS) 330-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I Fernverkehrs-Lkw

Die Klasse der Fernverkehrslastwagen teilt sich ebenfalls in zwei Segmente. Typische Flotten-Lkw gehen meist mit mittelgroßen Kabinen sowie Motorleistungen ab 240 PS an den Start. Die schweren Fahrzeuge des internationalen Fernverkehrs sind hingegen mit den großen Fahrerhausvarianten, üppiger Ausstattung und Dieselmotoren mit bis zu 750 PS Leistung unterwegs.

I 095 DAF CF



Leistung (PS) 299-530
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 096 DAF XF



Leistung (PS) 428-530
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I Fernverkehrs-Lkw

I 097 Iveco Stralis NP/XP



Leistung (PS) 420-570
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I 098 MAN TGS



Leistung (PS) 320-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I 099 MAN TGX



Leistung (PS) 360-640
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I 100 Mercedes Actros



Leistung (PS) 238-625
Gesamtgewicht (t) 18,00-33,00

I 101 Renault Trucks T



Leistung (PS) 380-520
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I 102 Scania G/R/S



Leistung (PS) 280-730
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I 103 Volvo FH



Leistung (PS) 420-750
Gesamtgewicht (t) 18,00-44,00

I 104 Volvo FM



Leistung (PS) 330-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-44,00

K Kipper bis 32 Tonnen

Unverwüstliche Fahrwerke, stabile und reparaturfreundliche Anbauteile sowie größtmögliche Geländegängigkeit sorgen für das nötige Durchhaltevermögen auf dem Bau. Zu den Kandidaten gehört der leichte Dreiseitenkipper ebenso wie der dicke 8x8-Bauriese. Zur Wahl stehen die Fahrzeuge mit verschiedenen Antriebskombinationen, Achsen, Federsystemen und Rahmenkonstruktionen.

K 105 DAF CF Construction



Leistung (PS) 299-530
Gesamtgewicht (t) 26,00-32,00

K 106 DAF CF



Leistung (PS) 299-530
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

K 107 Iveco Eurocargo



Leistung (PS) 220-320
Gesamtgewicht (t) 11,50-15,00

K 108 Iveco Stralis X-Way



Leistung (PS) 330-570
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

K 109 MAN TGM



Leistung (PS) 250-320
Gesamtgewicht (t) 13,00-26,00

K 110 MAN TGS



Leistung (PS) 320-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

K 111 Mercedes Arocs



Leistung (PS) 238-630
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

K 112 Mercedes Atego



Leistung (PS) 156-299
Gesamtgewicht (t) 7,50-15,00

K Kipper bis 32 Tonnen

K 113 Renault Trucks K/T



Leistung (PS)	380-520
Gesamtgewicht (t)	18,00-32,00

K 114 Scania P/G/R/S




Leistung (PS)	280-730
Gesamtgewicht (t)	18,00-32,00

K 115 Tatra Phoenix




Leistung (PS)	360-510
Gesamtgewicht (t)	18,00-32,00

K 116 Volvo FH



Leistung (PS)	420-750
Gesamtgewicht (t)	18,00-32,00

K 117 Volvo FMX



Leistung (PS)	330-540
Gesamtgewicht (t)	18,00-32,00

L Elektro-Lkw

Start-ups arbeiten ebenso wie die Größen der Branche an E-Lkw. Hier treten nur vollelektrische und damit lokal emissionsfreie Fahrzeuge an, die heute schon gekauft werden können oder zumindest erprobt werden. Weil das Fahrzeugangebot noch begrenzt ist, unterscheiden wir hier nicht nach Gewichtsklassen.

L 118 Ansoerge Elias



Leistung (kW)	280
Gesamtgewicht (t)	18,00

L 119 DAF CF Electric



Leistung (kW)	210
Gesamtgewicht (t)	38,00

L 120 DAF LF Electric



Leistung (kW)	195
Gesamtgewicht (t)	19,00

L 121 E-Force One EF18



Leistung (kW)	max. 440-550
Gesamtgewicht (t)	18,00

L Elektro-Lkw

L 122 E-Force One EF26



Leistung (kW)	max. 440-550
Gesamtgewicht (t)	26,00

L 123 Framo E-Betonmischer



Leistung (kW)	400
Gesamtgewicht (t)	37,00

L 124 Futuricum Collect 26E



Leistung (kW)	500
Gesamtgewicht (t)	27,00

L 125 MAN eTGM



Leistung (kW)	264
Gesamtgewicht (t)	26,00

L 126 Mercedes eActros



Leistung (kW)	252
Gesamtgewicht (t)	18,00-25,00

L 127 Orten E 180 AX



Leistung (kW)	305
Gesamtgewicht (t)	18,00

L 128 Orten E 75 AT



Leistung (kW)	90
Gesamtgewicht (t)	7,50

L 129 Paul Nutzfahrzeuge Retrofit MB Vario



Leistung (kW)	100
Gesamtgewicht (t)	7,50

L 130 Renault Trucks D Z.E.



Leistung (kW)	185
Gesamtgewicht (t)	16,00

L 131 Renault Trucks D WIDE Z.E.



Leistung (kW)	370
Gesamtgewicht (t)	26,00


L Elektro-Lkw

L 132 Terberg YT202-EV



Leistung (kW)	138
Gesamtgewicht (t)	65,00

L 133 Volvo FE Electric / FE LEC Electric



Leistung (kW)	185-370
Gesamtgewicht (t)	18,00-27,00

L 134 Volvo FL Electric



Leistung (kW)	185
Gesamtgewicht (t)	12,00-16,00

M Midibusse

Einen Großteil der Klasse der Klein- und Midibusse bestreiten Fahrzeuge auf Transporterbasis. Doch auch die Kurzausgaben von reinrassigen Großbussen mit Längen knapp über zehn Meter gehören zu dieser Kategorie. Alles in allem stehen in diesem Segment Linien-, Reise- und Clubbusse auf dem Programm. Hinzu kommen Spezialbusse mit behindertengerechten Ausbauten.

M 135 Caleche Panoramic Cabrio



Leistung (PS)	163-190
Länge (m)	7,36

M 136 Indcar Next L7-L10



Leistung (PS)	264
Länge (m)	7,70-10,90

M Midibusse

M 137 Indcar Wing L8-L8,5



Leistung (PS)	170
Länge (m)	7,99-8,48

M 138 Integralia InTourism



Leistung (PS)	163-190
Länge (m)	5,91-7,53

M 139 Integralia ONE/ONE+



Leistung (PS)	190
Länge (m)	7,43



Trucker haben's drauf...

... z.B. einen Dachlampenbügel von HS-Schoch

Überzeuge mit Edelstahl-zubehör von HS-Schoch.

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

HS Schoch®

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

Tel. 07363 96090

www.hs-schoch.de

M Midibusse

M 140 Isuzu Novo Ultra



Leistung (PS) 190
Länge (m) 7,30

M 141 Iveco Daily Tourys



Leistung (PS) 180 (D), 140 (G)
Länge (m) 7,52

M 142 Kutsenits Tourist 716



Leistung (PS) 190
Länge (m) 9,30

M 143 MAN TGE Intercity



Leistung (PS) 177
Länge (m) 6,84-7,39

M 144 Mercedes Sprinter Minibusse



Leistung (PS) 114-163
Länge (m) 5,00-8,70

M 145 Probus Sprinter LE



Leistung (PS) 163
Länge (m) 7,36-7,76

M 146 Probus R/L



Leistung (PS) 205
Länge (m) 8,27

M 147 Sitcar Voyager



Leistung (PS) 170
Länge (m) 7,99

M 148 Steinborn/Erduman Atego Lord HD



Leistung (PS) 238-300
Länge (m) 9,08/9,51

M 149 Temsa MD 7



Leistung (PS) 180
Länge (m) 7,74

M Midibusse

M 150 Temsa MD 9



Leistung (PS) 290-315
Länge (m) 9,48

M 151 VDL Mid-City



Leistung (PS) 142-190
Länge (m) 6,94-8,38

M 152 VDL Mid Euro/Basic



Leistung (PS) 142-190
Länge (m) 6,96-8,38

N Stadtlinienbusse

Auf dem Markt moderner Stadtbusse steht das Thema umweltverträglicher Personenverkehr im Mittelpunkt. Besonders in diesem Segment versuchen die Hersteller, die Abgasemissionen und den Verbrauch mit Hilfe von elektrischen Antrieben (E), alternativen Kraftstoffen wie Erdgas (G) und Dieselantrieben (D) weiter zu drosseln.

N 153 Heuliez GX 337/437 Linium



Leistung (PS) 286-360 (D), 286+120/160 kW (H)
Länge (m) 12,06-17,98

N 154 Irizar i3 LE



Leistung (kW) 341-349 (D), 300+65kW; 370+110kW (H)
Länge (m) 10,95-14,90

N 155 Iveco Crealis/CNG/Hybrid



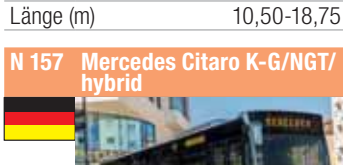
Leistung (PS) 290-330 (G), 360 (D)
Länge (m) 12,00

N 156 MAN Lion's City/CNG/EfficientHybrid



Leistung (PS) 280-360 (D/G)
Länge (m) 10,50-18,75

N 157 Mercedes Citaro K-G/NGT/hybrid



Leistung (PS) 299-394 (D/G)
Länge (m) 10,60-18,13

N Stadtlinienbusse

N 158 Scania CityWide LF/CNG/Hybrid



Leistung (PS) 250-320 (D), 280-320 (G); 320+150 kW (H)
Länge (m) 10,90-18,00

N 159 Solaris Urbino 12-18



Leistung (PS) 254-369
Länge (m) 10,50-18,75

N 160 SOR NB 12-18



Leistung (PS) 286-330
Länge (m) 12,20-18,85

N 161 Van Hool A 330/AGH 300



Leistung (PS) 250-360
Länge (m) 12,00-24,79

N 162 Van Hool Exquicity



Leistung (PS) 280/290 (D); 280 (G)
Länge (m) 18,61-23,82

N 163 VDL Citea LLE-99



Leistung (PS) 255
Länge (m) 9,95-12,68

N 164 VDL Citea SLF/A



Leistung (PS) 310-360
Länge (m) 12,00-18,75

N 165 Volvo 7900 H/LAH/EH



Leistung (PS) 240 (D) + 120/130 kW (E)
Länge (m) 10,64-18,75

O Überlandbusse

Unter der Woche auf Linie, am Wochenende auf Ausflugsfahrt: Die Einsätze der sogenannten Überlandomnibusse sind breit gefächert. Dasselbe gilt für die Technik. Fahrzeuge mit Anleihen aus dem Reisebusbereich sind ebenso vertreten wie Modelle, die auf Konzepten der Linienomnibusse basieren.

O 166 Ayats Eclipse



Leistung (PS) 350
Länge (m) 14,20

O 167 Irizar i4/Hybrid



Leistung (PS) 341-449 (D); 300+65 kW und 370+110 kW (H)
Länge (m) 10,78-15

O 168 Iveco Crossway/Line/LE



Leistung (PS) 285-360
Länge (m) 10,80-14,50

O 169 MAN Lion's Intercity



Leistung (PS) 290
Länge (m) 12,20-13,20

O 170 Mercedes-Benz Citaro LE/Ü/hybrid



Leistung (PS) 299-360
Länge (m) 12,14-18,13

O 171 Mercedes Intouro



Leistung (PS) 299-354
Länge (m) 12,14-13,32

O 172 Scania CityWide LE/Hybrid



Leistung (PS) 250-360; 280-320 (G); 320+150 kW (H)
Länge (m) 12,00-18,10

O 173 Scania Interlink LD/MD/Hybrid/LNG



Leistung (PS) 250-490 (D), 280-320 (CNG/LNG); 320+150 kW (H)
Länge (m) 11,00-15,00

O Überlandbusse

O 174 Setra Multi-Class 400 UL/H/LE business



Leistung (PS) 299-354
Länge (m) 10,80-15,00

O 175 Solaris InterUrbino 12



Leistung (PS) 326-369
Länge (m) 12,00-12,80

O 176 Solaris Urbino LE



Leistung (PS) 254-369
Länge (m) 12,00

O 177 SOR C12



Leistung (PS) 285
Länge (m) 11,80

O 178 Temsa LD SB 13



Leistung (PS) 320
Länge (m) 13,10

O 179 Van Hool EX 15/16 L/M



Leistung (PS) 390-449
Länge (m) 12,48-13,26

O 180 Van Hool TX16 Astron



Leistung (PS) 460
Länge (m) 13,20-14,00

O 181 VDL Citea SLE/XLE



Leistung (PS) 280-360
Länge (m) 12,00-14,48

O 182 VDL Futura FMD2



Leistung (PS) 370-450
Länge (m) 12,19-13,47

O 183 Volvo 8900



Leistung (PS) 280-350
Länge (m) 12,23-14,96

P Reisehochdecker

Das Segment des Reiseverkehrs beherrschen Omnibusse mit komfortabelster Ausstattung, augenfälligem Design, aufwendiger Technik und einem fast unüberschaubar großen Angebot an Extras. Hinzu kommt ein breites Programm an Sicherheitsausstattungen. Der Käufer kann zwischen Zwei- und Dreiachsern sowie Standardgrößen mit Längen von 12 bis rund 15 Metern wählen.

P 184 Barbi Galileo HDH 13,80



Leistung (PS) 460-500
Länge (m) 10,35-14,80

P 185 Irizar i6/S



Leistung (PS) 341-530
Länge (m) 10,78-14,98

P 186 Irizar i8



Leistung (PS) 449-530
Länge (m) 12,40-14,98

P 187 Iveco Evadys



Leistung (PS) 400
Länge (m) 12,00

P 188 Iveco Magelys



Leistung (PS) 400
Länge (m) 12,20

P 189 MAN Lion's Coach/C/L



Leistung (PS) 430-510
Länge (m) 12,00-13,80

P 190 Mercedes-Benz Tourismo/M2/M/L



Leistung (PS) 353-456
Länge (m) 10,32-13,94

P 191 Neoplan Skyliner



Leistung (PS) 510
Länge (m) 13,99

P Reisehochdecker

P 192 Neoplan Tourliner



Leistung (PS) 430-510
Länge (m) 12,17-13,80

P 193 Scania InterLink HD



Leistung (PS) 250-360/410-490
Länge (m) 11,00-14,90

P 194 Scania Touring



Leistung (PS) 410-450
Länge (m) 12,10-13,70

P 195 Setra Comfort-Class 500



Leistung (PS) 354-476
Länge (m) 10,50-14,90

P 196 Setra Top-Class HDH/DT



Leistung (PS) 476-510
Länge (m) 12,50-14,20

P 197 Temsa HD 12/13



Leistung (PS) 435
Länge (m) 12,27-13,07

P 198 Temsa Maraton 12/13



Leistung (PS) 435
Länge (m) 12,36-13,08

P 199 Van Hool EX 11/15/16/17 H



Leistung (PS) 430-483
Länge (m) 10,70-14,22

P 200 Van Hool TDX25/27 Astromega



Leistung (PS) 462-510
Länge (m) 13,15-14,10

P 201 VDL Futura FDD2



Leistung (PS) 450-510
Länge (m) 13,08-14,15

P Reisehochdecker

P 202 VDL Futura FHD2



Leistung (PS) 370-450
Länge (m) 10,60-14,85

P 203 Volvo 9700



Leistung (PS) 430-460
Länge (m) 12,35-13,83

P 204 Volvo 9900



Leistung (PS) 430-460
Länge (m) 12,35-13,83

R Elektrobusse

Ob Trolleybusse, Busse, die per Pantograf oder per Ladestelle im Depot Strom aufnehmen – das Angebot an E-Bussen ist heute schon breit gefächert. Gerade in Großstädten, in denen Fahrverbote drohen, gehört ihnen die Zukunft.

R 205 Alstom Aptis



Leistung (kW) 180
Länge (m) 12,00

R 206 BYD 8,7M MIDI



Leistung (kW) 180
Länge (m) 8,75

R 207 BYD Elektro-Reisebus



Leistung (kW) 360
Länge (m) 12,90

R 208 Ebusco 2.2



Leistung (kW) max. 270
Länge (m) 12,00

R 209 Hess Swiss light Tram 19 OPP



Leistung (kW) 320
Länge (m) 18,75

R Elektrobusse

R 210 Hess SwissTrolley Gelenkbus



Leistung (kW) 320
Länge (m) 18,74

R 211 Heuliez GX 337/437 E



Leistung (kW) 160-200
Länge (m) 12,27-18,00

R 212 INDCAR Strada Low Entry e-city



Leistung (kW) 81,6-136
Länge (m) 7,12

R 213 Irizar ie bus 12/18



Leistung (kW) 180-235
Länge (m) 10,8-18,75

R 214 Irizar ie tram



Leistung (kW) 235
Länge (m) 12,20-18,76

R 215 Iveco Daily Tourys Electric



Leistung (kW) 80
Länge (m) 7,52

R 216 Kutsenits E-Solar



Leistung (kW) 80
Länge (m) 5,78-6,68

R 217 Linkker LinkLight 12plus



Leistung (kW) 180
Länge (m) 12,82

R 218 Mercedes-Benz eCitaro



Leistung (kW) 250
Länge (m) 12,13

R 219 Scania Citywide LFE 12m



Leistung (kW) 295-150
Länge (m) 12,00

R Elektrobusse

R 220 Sileo S10/12/18/25



Leistung (kW) 250-500
Länge (m) 10,70-24,40

R 221 Solaris Urbino electric



Leistung (kW) max. 320
Länge (m) 12,00-18,00

R 222 SOR NS Electric



Leistung (kW) 160
Länge (m) 12,00

R 223 SOR NB 8/9/10



Leistung (kW) 120
Länge (m) 8,00-11,10

R 224 Van Hool ExquiCity



Leistung (kW) 200
Länge (m) 18,23-23,82

R 225 Van Hool A330 FuelCell



Leistung (kW) 200
Länge (m) 12,00

R 226 VDL SLF/A electric



Leistung (kW) 153-219
Länge (m) 12-18,75

R 227 VDL LLE-99 electric



Leistung (kW) 153-180
Länge (m) 9,95

R 228 Volvo 7900 E



Leistung (kW) 185
Länge (m) 12,35-13,83

Der feine Unterschied

Radfahrstreifen oder Schutzstreifen? Richtiges Erkennen und Verhalten ist wichtig

DAS GUTACHTEN

Ein Gutachten der Unfallforschung der Versicherer (UDV), angesiedelt beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), geht zwei Fragen nach:

1. Welcher „Bedarf“ rechtfertigt das Befahren von Schutzstreifen für den Radverkehr durch andere Fahrzeuge?
2. Wie groß muss der seitliche Abstand beim Überholen von Radfahrern auf markierten Radfahr- und Schutzstreifen sein?

Der UDV schlägt mit seinem Gutachten juristische Auslegungen auf die offenen Fragen vor, fordert eine bessere Information der Verkehrsteilnehmer und dass die Ordnungsbehörden „der weitgehend üblichen Missachtung klare Grenzen setzen müssen“.

Das komplette Gutachten findet sich im Internet unter www.udv.de.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) unterscheidet zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen:

Radfahrstreifen sind an der dicken, durchgezogenen Linie erkennbar. Sie gelten als von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg und sind nicht Teil der Fahrbahn. In der Regel dürfen andere Verkehrsteilnehmern nicht über Radfahrstreifen fahren.

Schutzstreifen sind durch dünne, gestrichelte Linien markiert und gelten gemäß StVO als Teil der Fahrbahn. Die StVO lässt hier ein Überfahren des Schutzstreifens „bei Bedarf“ zu – wenn der Radverkehr dabei nicht gefährdet wird.



Erlaubt oder nicht? Die mit gestrichelten Linien gekennzeichneten Schutzstreifen dürfen bei Bedarf überfahren werden, ein ausreichender Sicherheitsabstand zu Radfahrern ist jedoch einzuhalten.

Als die Ampel auf Grün schaltet, fährt der Busfahrer los. Er überholt einen Pulk von Radfahrern, der zuvor ebenfalls an der eigenen roten Ampel wartete – auf einem durch eine gestrichelte Linie markierte eigene Spur für Fahrräder. Ein 14-jähriges Mädchen stürzt, der Bus überrollt ihr linkes Bein. Ob der Bus es zuvor gestreift hat oder nicht, ist auch nach der Verhandlung vor dem Amtsgericht Frankfurt am Main unklar. Der Busfahrer ist sich keiner Schuld bewusst und antwortet der Richter, bei Radfahrern sei ein Mindestabstand von 1,50 Metern einzuhalten – außer wenn sich der Radfahrer auf einem Fahrradstreifen befindet, wie dessen Verteidiger ergänzte. Der Busfahrer habe sich genau an die weiße Markierung gehalten.

Die Richterin dagegen weist darauf hin, dass der Sicherheitsabstand gemäß deutschen Gerichten immer zwischen anderthalb und zwei Metern zu verorten sei, auch wenn das gesetzlich nicht festgelegt sei. Der Busfahrer hätte warten müssen, bis der Sicherheitsabstand gewährleistet gewesen sei – „und wenn es eine halbe Stunde dauert.“ Letztlich wird der Busfahrer verurteilt und muss 800 Euro an eine gemeinnützige Organisation bezahlen.

Die Unsicherheit ist also groß, wie im alltäglichen Straßenverkehr mit Radfahrern auf sogenannten markierten Radverkehrsführungen umzugehen ist. Woran ist zu erkennen, ob es sich dabei um einen Radfahrstreifen oder einen Schutzstreifen handelt und welche Regeln gilt es jeweils zu beachten? Welcher Abstand ist ausreichend? Und in welchem Fall darf der motorisierte Verkehr bei den unterschiedlich markierten Radverkehrsführungen die Markierung überfahren?

Ein Sprecher des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung antwortet auf Anfrage, dass für Radfahrer bei beiden Varianten von markierten Radverkehrsführungen eine Benutzungspflicht besteht, bei Schutzstreifen allerdings nur dann, wenn er sich am rechten Fahrbahnrand befindet. Auf beiden Varianten dieser Schutzanlagen dürfen die Radler schneller fahren als der Verkehr auf der Fahrbahn

und somit sogar rechts überholen, wenn sich beispielsweise der Verkehr auf der Fahrbahn staut. Kraftfahrzeugfahrer müssen in jedem Fall beim Rechtsabbiegen beachten: Geradeaus fahrende Radfahrer haben Vorrang.

Der Unterschied zwischen den beiden Radverkehrsführungen liegt laut Ministerium beispielsweise darin, dass Radfahrstreifen, die mit durchgehenden Linien markiert sind, als Sonderfahrstreifen gelten und damit Teil der Fahrbahn sind. Kraftfahrzeuge müssen links vom Radfahrstreifen fahren und ganz wichtig: Für Kraftfahrzeuge besteht bei diesen sogenannten Radwegen generell ein Benutzungsverbot, das auch für Ausweichmanöver oder zum Halten oder Parken gilt.

Anders verhält es sich hier bei den durch gestrichelte Linien markierten Schutzstreifen: Bei Be-

darf dürfen andere Fahrzeuge den Schutzstreifen überfahren. Einen Bedarf sieht das Ministerium etwa beim Ausweichen von Hindernissen, Rechtsüberholen von Linksabiegern oder zum Erreichen einer hinter dem Schutzstreifen befindlichen Stellfläche – nicht aber allein zum schnelleren Vorankommen. Und: „Der Schutzstreifen darf von den Straßenverkehrsbehörden nicht so angeordnet werden, dass der Bedarfsfall schnell zum Regelfall wird.“

Besonders knifflig sind also die Fragen: Welcher „Bedarf“ rechtfertigt, dass Kraftfahrzeuge den Schutzstreifen überfahren dürfen? Und wie groß ist hier ein „ausreichender“ Sicherheitsabstand zum Radfahrer?

Mit diesen Fragen hat sich ein aktuelles Gutachten von Professor Dr. jur. Dieter Müller im Auftrag der Unfallforschung der

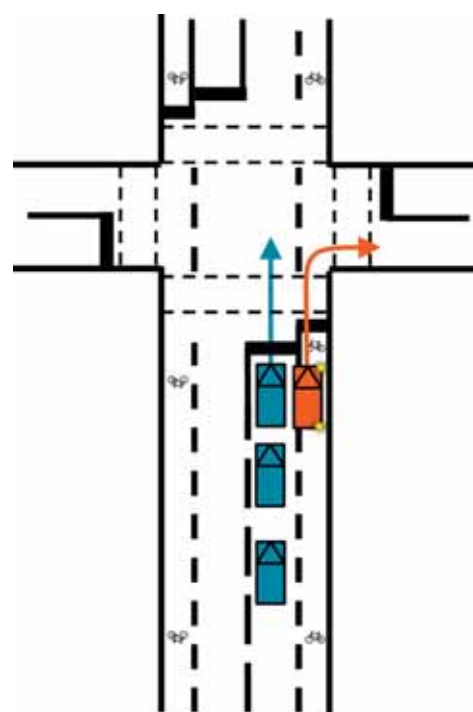
Versicherer (UDV), einem Institut des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), beschäftigt. Dieses Gutachten ist laut UDV-Leiter Siegfried Brockmann Teil eines noch viel größeren Forschungsvorhabens, das sich mit den Vor- und Nachteilen verschiedener Radverkehrsanlagen beschäftigt. „Und dabei geht es auch um die Fahrerbeobachtung“, wie er sagt. Rein rechtlich gesehen handle es sich seiner Meinung nach schon dann um ein Fehlverhalten, wenn ein Fahrer, der rechts abbiegen möchte, an geradeaus wartenden Fahrzeugen vorbeifährt und dafür den Schutzstreifen überfährt. Denn der dürfe zwar „bei Bedarf“ überfahren werden, aber darunter sei ausschließlich ein Ausweichen des Gegenverkehrs zu verstehen. Das Gutachten geht ebenso der Frage nach, ob der

Fahrer hier auch keinen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten müsse, da er sich prinzipiell so verhalten könne, als handle es sich um zwei Fahrstreifen in die gleiche Richtung. Auch diese Frage sei durch das Gutachten laut Brockmann geklärt: Der Abstand von mindestens 1,50 Metern müsse auch hier eingehalten werden. „Ist das nicht möglich, besteht ein faktisches Überholverbot.“

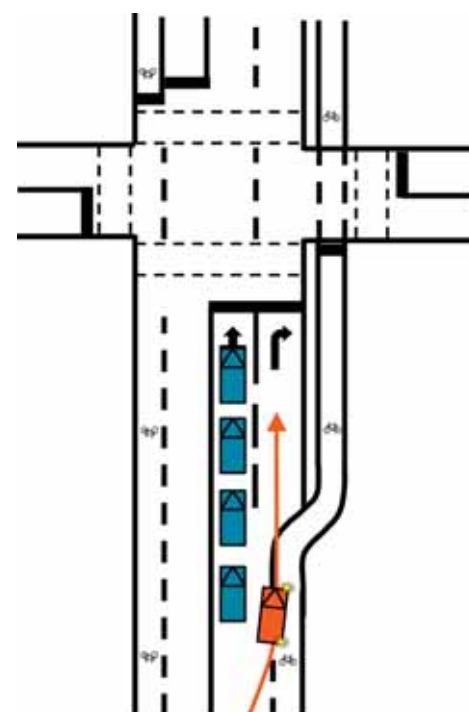
Text und Foto: Andrea Ertl | Grafik: UDV

KNIFFLIGE FRAGEN UND IHRE ANTWORTEN

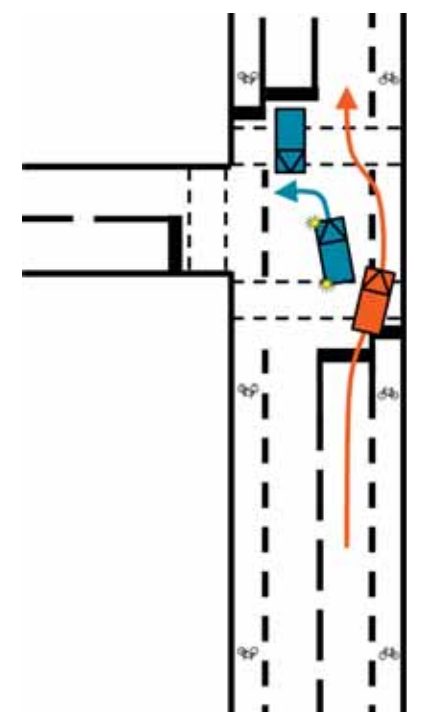
Das UDV-Gutachten untersuchte, ob in den unten skizzierten Fällen rechtlich gesehen ausreichend „Bedarf“ besteht, um ein Befahren des Schutzstreifens zu rechtfertigen. Dabei kommt es zu folgenden Ergebnissen:



Die Benutzung des Schutzstreifens zum Rechtsabbiegen neben geradeausfahrenden Fahrzeugen scheidet in jeder Hinsicht aus.



Die Benutzung des Schutzstreifens, um einen Rechtsabbiegerstreifen zu erreichen, wenn sich ein Stau gebildet hat, ist rechtswidrig.



Auch hier ist die Benutzung des Schutzstreifens zum Zweck des Vorbeifahrens an einem Linksabbieger, der auf Lücken im Gegenverkehr wartet, verboten.

VERKAUFEN, KAUFEN, SUCHEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

trans aktuell MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG

BFS
Die Truckvermieter
0180 411 8 411 ★ bfs.tv

Rent a MAN

Erlaubt ist, was gefällt.
Rent a MAN
www.bfs.tv

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.hs-schoch-hardox-team.de

Trucker haben's drauf...

... z.B. einen Dachlampenbügel von HS-Schoch

Überzeuge mit Edelstahlzubehör von HS-Schoch.

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

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

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

Jumbo-Tech
TachWare V3
Driver Card Software

Einlesen
Archivieren
Sichern
Auswerten

Software & Auslesegeräte für die Daten der Fahrerkarte und des Tachographen

JUMBO TECH

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

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

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

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA
autorisierter
Großhandel

Ihr Großhandels-Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör

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

KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT für 4 Ausgaben verkaufte Auflage inkl. ePaper: 120.955 (IWW 03/2018)

€ 616,-
und hat das Format 2-spaltig · 70 mm

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

ETMverlag

www.transaktuell.de

Jetzt auswählen und profitieren

eurotransport.de

Maßgeschneidert:
Die neuen Themen-Newsletter für Transportprofis.

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

2000+ LKW-FAHRER JOBS auf

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

WERDEN SIE TEAMPLAYER.

Bitte schicken Sie mir unverbindlich
 Informationen zur Mitarbeit im Projekt
 Allgemeine Informationen über ÄRZTE OHNE GRENZEN
 Informationen zu Spendenmöglichkeiten

Name _____
Anschrift _____
E-Mail _____

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

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Spendenkonto 97 097
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00

MEDICINS SANS FRONTIÈRES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.

www.lastauto-omnibus.de

...Über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...
Kompressor-Kühlfbox Engel MK-43
Aufbauhöhe: 8 2/3 Fuß (250 cm) x 6 1/2 Fuß (200 cm) x 1 1/2 Fuß (45 cm)
Nettogewicht: 13,5 kg (29,8 lb)
Bruttogewicht: 15,5 kg (34,2 lb)
Material: Hochdruck-Edelstahlblech
Fester, langlebiger, leicht zu reinigen
Komplett ausgestattet
Preis: € 649,-
Aktion...€ 498,-

Kompressor-Kühlfbox Engel MK-49
Aufbauhöhe: 8 2/3 Fuß (250 cm) x 6 1/2 Fuß (200 cm) x 1 1/2 Fuß (45 cm)
Nettogewicht: 13,5 kg (29,8 lb)
Bruttogewicht: 15,5 kg (34,2 lb)
Material: Hochdruck-Edelstahlblech
Fester, langlebiger, leicht zu reinigen
Komplett ausgestattet
Preis: € 649,-
Aktion...€ 498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
Tel.: 02043 / 6 99-27 • Fax: 02043 / 6 99 81

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

Hose
20.10.2008 - 13.01.2018

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

www.courier.net

WIR GRÜNDEN IHRE NIEDERLÄNDISCHE GMBH (B.V.) und beantragen auf Wunsch eine Transportgenehmigung! Unser Büro in Kerkrade in den Niederlanden wird Ihr Firmensitz und wir erledigen Ihre Buchhaltung, Steuerklärungen und Bilanzen!

BLACK PEARL OFFSHORE LTD. - ENGLAND - NIEDERLANDE - IRLAND
Telefon: 0031 45 546 8 200 - Mail: info@black-pearl-offshore.nl

Rufen Sie uns an - wir sprechen selbstverständlich deutsch!

SUCHEN SIE FRACHT?

Zum Ausbau unserer Kapazitäten erweitern wir unseren Fuhrpark.

Wir bieten:

- Komplettlösungen zwischen Deutschland und der Schweiz im Rundlauf
- Erledigung sämtlicher Zollformalitäten
- Ganzjahresbeschäftigung
- Wöchentlicher Zahlungslauf
- Faire und langfristige Partnerschaft

Unsere Anforderungen:

- Transportunternehmer mit 13,6m Plane (Tautliner, Megatrailer)

Für weitere Informationen kontaktieren Sie uns:

GK Spedition GmbH
GK Spedition GmbH, A-6330 Kufstein
Tel. +43 5372 72237-1
Email: greinstetter@gk-spedition.com
www.gk-spedition.com

STELLENANGEBOTE

RTS Es lohnt sich!
Transport Service GmbH

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

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

2000+ LKW FAHRER JOBS auf

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

Was tun bei ARTHROSE?

Zu dieser dringlichen Frage gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe nützliche praktische Tipps, die jeder kennen sollte. Eine Sonderausgabe ihres Ratgebers „Arthrose-Info“ kann kostenlos angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 110551, 60040 Frankfurt (bitte gerne eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an service@arthrose.de (bitte auch dann mit vollständiger Adresse).

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

Ihr autorisierte Vertragswerkstatt für
SCHMITZ CARGOBULL & KRONE

Wir arbeiten für Sie an Sattelauflegern, Anhängern & LKW-Aufbauten aller Fabrikate

- Wartung, Full-Service- & Garantie-Abwicklungen
- Unfallinstandsetzung inkl. Rahmenrichtarbeiten
- Karosserie-, Lackier- & Sandstrahlarbeiten
- Hol- & Bringservice für Sattelaufleger & Anhänger
- Reparatursersatzfahrzeuge, Mietfahrzeugservice
- HU, SP, ATP-Wiederholungsprüfungen im Hause
- Schmitz Cargobull Transportkühltagenservice
- Telematik-Einbau & Wartung
- Ladebordwandservice

neuer Standort direkt an der A4 Ausfahrt Düren!

MEVISSSEN Nutzfahrzeug GmbH
☎ 02428 - 803710
www.mevissen.de

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

DAS LEBEN IST BEGRENZT. IHRE HILFE NICHT.

Ein Vermächtnis zugunsten von **ÄRZTE OHNE GRENZEN** schenkt Menschen weltweit neue Hoffnung. Wir informieren Sie gerne. Schicken Sie einfach diese Anzeige an:

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.

Unser Ziel:
Sie werden Pate und sie lernt fürs Leben.

Ulrich Wickert: „Mädchen brauchen Ihre Hilfe!“
Nähere Infos: www.plan-deutschland.de

VERSCHIEDENES

STARK Mobile Waschanlage
NEU! Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie · Benzin · Diesel · Strom
Altgeräterücknahme

Vorfühgeräte/Leasing 99
Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley OVERALLS
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufenring 17 · 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

2000+ LKW FAHRER JOBS auf

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

NEUE HOTLINE

00800 03627867
KOSTENLOSES HILFETELEFON

Doc Stop www.docstop.eu

Wir lackieren PKW, LKW, BUS uvm. Ganz- oder teilweise evtl. mit Montagearbeiten. Süddeutschland.
info@giess.de, www.giess.de, Tel. 08222/7359

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

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben verkaufte Auflage inkl. ePaper: 120.955 (IWW 03/2018)

€ 440,-

und hat das Format 2-spaltig · 50 mm

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Mülln

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

LKW & WEITERBILDUNG

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

ANZEIGENANNAHME

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

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

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

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

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

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

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

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

KOMBIMARKT

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
<input type="checkbox"/> Kombination	FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus	2,30	4,40
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	FERNFAHRER	2,30	2,60
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	trans aktuell	2,30	2,60
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	lastauto omnibus	2,30	2,60

Pro Zeile ca. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

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

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

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text mal unter der Rubrik

- Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger
- Verkäufe Omnibusse
- Verkäufe Spezialfahrzeuge
- Verkäufe Motoren
- Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen
- Verkäufe Container
- Verkäufe Ersatzteile/Zubehör
- Kaufgesuche
- Ladung und Transport
- Leasing/Lkw-Vermietung
- Geschäftl. Empfehlungen
- Geschäftsverbindung
- Stellenangebote
- Stellengesuche
- Fahrschulen
- Immobilien
- Modellspielzeug
- Grübe
- Bekanntschaften
- Verschiedenes
- Gesuche

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

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

Unterschrift/Datum

TRA 5/19

KombiMarkt April

Text bis: 18. 03. 2019
Erstveröffentlichung:

- Fr., 05. 04. trans aktuell 8
- Do., 18. 04. trans aktuell 9
- Sa., 13. 04. lastauto omnibus 5
- Sa., 06. 04. FERNFAHRER 5

Einzelbuchung:

- Text bis:
- Fr., 15. 02. trans aktuell 6
 - Fr., 01. 03. trans aktuell 7
 - Mo., 25. 03. lastauto omnibus 5
 - Mo., 18. 03. FERNFAHRER 5

LKW / Bus Weiterbildung FS
Kompaktkurs / 5 Module nur 299,00 €
günstige Unterkunft - inhouse bundesweit
www.Fahrschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

SOS KINDERDORF

Helpen ab **1€** pro Tag

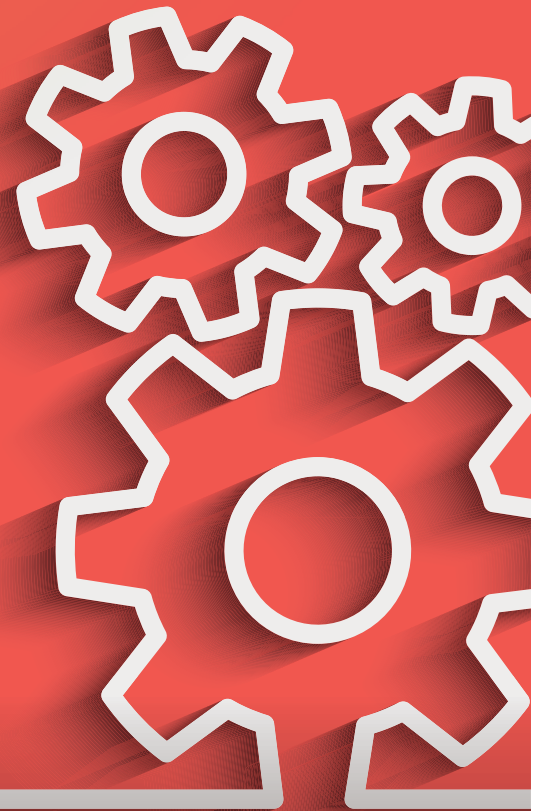
Schenken Sie Kindern eine liebevolle Familie.

SOS-Kinderdorf gibt in Deutschland und weltweit Kindern in Not ein liebevolles Zuhause und fördert ihre Entwicklung nachhaltig. Wenden auch Sie die Geschichte eines Kindes zum Guten. Helfen Sie mit! Als SOS-Pate!

Jetzt Pate werden: sos-kinderdorf.de

Diesel, Benzin, Gas, Elektro?

Für jeden Einsatz
der richtige Antrieb



UVV im Fuhrpark
So klappt die
Unterweisung

Fahrverbote

Anwälte sehen es kritisch,
dass Städte Diesel aussperren

Vergleichstest große SUV

Neuer BMW X5 gegen Audi Q7,
Volvo XC90 und VW Touareg

Dienstwagensteuer

Kann eine Reform das
Klima retten?

Der neue Ford Mondeo Hybrid

Freie Fahrt für Ihr Business.



Der neue Ford Mondeo Hybrid Turnier besticht durch moderne Technologien wie Toter-Winkel-Assistent mit dynamischer Abstandserkennung*, aktive Geräuschkompensation und einen effizienten Hybrid-Antrieb, der Sie weiter bringt – ganz ohne Ladekabel.

Mehr Informationen unter www.ford.de/geschaeftskunden

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Der neue Ford Mondeo Hybrid Turnier mit 2,0-l-Benzinmotor und Elektromotor mit Systemleistung gesamt 138 kW (187 PS), Automatikgetriebe: 5,5 (innerorts), 4,7 (außerorts), 5,0 (kombiniert). CO₂-Emissionen: 113 g/km (kombiniert).

*Wunschausstattung gegen Mehrpreis.



Eine Idee weiter

Ist der Diesel noch der richtige Antrieb?

Die Diskussion um Feinstaub- und Stickoxidgrenzwerte entwickelt sich zu einem absurden Drama. Lungenärzte streiten in Talkshows über mögliche Folgen für die Gesundheit, Politiker und Umweltschützer schachern um jeden Zentimeter, den man Messstationen versetzen müsste. Man könnte sich totlachen, wären das Thema und seine Folgen nicht so ernst. Vom ersten flächendeckenden Dieselfahrverbot in Stuttgart sind zwar Flottenbetreiber kaum betroffen, sie haben ihre Euro-4-Diesel längst ausgemistet. Doch wer weiß, wie es weitergeht?

Wer heute einen Diesel kauft, muss sich fast schon rechtfertigen. Flottenbetreiber aber kommen aus Kostengründen kaum am Selbstzünder vorbei. Zumindest nicht, solange der Kraftstoff steuerlich subventioniert wird. Den Fuhrpark überstürzt auf andere Antriebe umzustellen, ist wenig ratsam. Vielmehr müssen Unternehmen jetzt die Mobilitätsanforderungen jedes Mitarbeiters analysieren. Pendler, die nur ab und zu Kundentermine haben, könnten mit einem Plug-in Hybriden oder gar einem E-Auto zurechtkommen. Für Servicefahrzeuge könnte Erdgas eine Alternative sein, sofern Tankstellen auf der Route liegen.

Unsere Titelgeschichte kann keine Fuhrparkanalyse ersetzen. Vielmehr soll sie einen Denkanstoß liefern. Der Diesel ist weder tot noch aus der Fuhrparkpraxis wegzudenken. Aber es gibt Alternativen. Nur nicht für jedermann und nicht für jeden Einsatz.



Hanno Boblenz
Chefredakteur
bob@firmenauto.de

Aus der Redaktion



Es gibt schon wieder Diskussionen um die Dienstwagensteuer. **Regina Weinrich** geht der Frage nach, warum Umweltverbände die um 50 Prozent reduzierte Besteuerung von E-Autos nicht so toll finden und wie Firmenwagen im Ausland behandelt werden.

8

Sind die deutschen Hersteller gut auf die Elektromobilität vorbereitet? **Peter Ilg** erklärt, wie sie mit neuen Batterien unabhängig von den seltenen Erden werden wollen.



32

Da passt ganz schön was rein: **Immanuel Schneeberger** testet den Ford Fiesta Active.



60

Fotos: Karl-Heinz Augustin (1), Thomas Küppers (1)

18

Diesel, Benzin, Gas, Elektro?

Für jeden Einsatz
der richtige Antrieb



8 Klimaschützer wollen Firmenwagen stärker besteuern



16 Sind Fahrverbote für Diesel rechtens?

rot = Themen auf dem Titel

TITELTHEMA Antriebskonzepte

- 18 **Ratgeber**
Für welchen Fahrertyp sich welcher Antrieb eignet

MANAGEMENT

- 03 **Editorial**
- 06 **Branchen-News**
- 08 **Dienstwagensteuer**
Klimaschützer wollen die private Nutzung von Diesel und Benziner verteuern. Das soll Fahrer von Firmenwagen dazu bewegen, auf E-Autos umzusteigen
- 14 **Kolumne**
Axel Schäfer vom Fuhrparkverband über die Ideen der Umweltverbände zur Firmenwagenbesteuerung
- 16 **Fahrverbote**
Rechtsanwälte sehen die Dieselfahrverbote kritisch
- 22 **Alkolock**
Pusten vor dem Fahren: Kleine Handgeräte dienen als Wegfahrsperr für alkoholisierte Fahrer

- 24 **UVV im Fuhrpark**
So setzen Sie die gesetzlich vorgeschriebenen Unfallverhütungsvorschriften im Fuhrpark um
- 26 **Unfallflucht**
Zettel an die Scheibe genügt nicht: Was Ihre Fahrer schon bei kleinen Parkreplemtern tun müssen
- 28 **Fuhrparkmanagement**
Diese Urteile sollten Sie kennen
- 30 **Fahrzeugpools**
Safe Driver Enno nutzt elektronische Schlüssel, damit die Fahrer jederzeit Zugang haben

AUTO

Neuheiten

- 36 **Audi E-Tron**
Der erste vollelektrische Audi startet bei 67.000 Euro
- 39 **Kia E-Niro**
Elektro-SUV mit 450 Kilometer Reichweite
- 40 **Lexus ES**
Die in den USA seit 20 Jahren erfolgreiche Limousine gibt's jetzt auch in Europa

52

Vergleichstest große SUV:
Fährt der neue BMW X5 der Konkurrenz davon?



DIE DREI
???
UND DAS
GEHEIMNIS DER
UVV

24

UVV im
Fuhrpark: ein
Buch mit sieben
Siegel?

- 42 **Seat Tarraco**
Das dritte SUV der Spanier ist die neue Speerspitze über Arona und Ateca
- 44 **Kia Proceed**
Kompakter Shooting Brake zum fairen Preis
- 46 **Porsche Panamera GTS**
8 Zylinder, 460 PS – und doch firmenwagentauglich
- 47 **Mercedes A 35 AMG**
Das Einstiegsmodell in die AMG-Welt kostet weniger als 40.000 Euro
- 48 **Toyota RAV4**
Neuer Hybridantrieb, mehr Komfort
- 50 **Mercedes Sprinter**
Jetzt wieder mit Allradantrieb
- Fahrberichte**
- 51 **Fiat Talento Kastenwagen**
Talentierte ausliefern
- 52 **Große SUV im Test**
Neuer BMW X5 gegen Audi Q7, Volvo XC90 und VW Touareg

- 60 **Ford Fiesta Active**
Wie fährt sich der kleine Ford im Offroadlook?
- 61 **Opel Astra Sports Tourer**
Noch auf der Höhe der Zeit?
- 62 **Ford Ranger Wildtrak**
Bäriger Pick-up für harte Kerle
- 63 **Fiat Doblò**
Erdgasmotor noch sparsamer als Diesel
- Service**
- 32 **Elektroautos**
Neue Batterietechnik macht deutsche Hersteller weniger abhängig von asiatischen Zulieferern
- 64 **Kostenvergleich Kleinwagen**
Die meistverkauften Firmenwagen und ihre Kosten sowie die sparsamsten Modelle
- 66 **Rückblick/Impressum**
Worüber firmenauto vor 20 Jahren berichtete

AUTOS IM HEFT

Alfa Romeo
Mito 65

Audi
E-Tron 36
Q7 50 TDI Quattro 52

BMW
X5 xDrive 30d 52

Citroën
C3 64/65

Hyundai
i20 1.2 64/65

Fiat
Talento 1.6 Ecojet 145 51
Doblò 1.4 T-Jet 63
Punto 65

Ford
Fiesta Active 1.5 Ecoblue 60
Ranger DoKa 3.2 TDCi Wildtrak 62
Fiesta 1.1 64/65

Kia
E-Niro 39
Proceed 44

Lexus
ES 40

Mini
One 64/65

Mercedes
A 35 4matic 47
Sprinter 4matic 50

Opel
Astra Sports Tourer 1.6 Diesel 61

Porsche
Panamera GTS 46

Renault
Clio TCe 75 64/65

Seat
Tarraco 42
Ibiza 1.0 TSI 64/65

Skoda
Fabia Combi 1.0 TSI 64/65

Suzuki
Swift Hybrid 65
Baleno 1.2 Hybrid 65

Toyota
RAV4 48
Yaris Hybrid 64/65

Volvo
XC90 D5 AWD 52

VW
Touareg 3.0 TDI V6 4motion 52
Polo 1.6 TDI 64/65



Volkswagen wird zum Stromanbieter

Mit der Tochtermarke Elli weitet der **VW-Konzern** seine Elektro-Offensive aus. Neue Produkte und Dienstleistungen sollen Firmenkunden leichter an die Elektromobilität heranführen.

Eine neue Fahrzeugplattform für E-Autos legte den Grundstein für die Elektromobilitäts-Offensive von VW. Die ersten reinen E-Autos auf der neuen Architektur starten noch dieses Jahr, darunter der kompakte VW Neo. Im zweiten Schritt führt VW mit der neuen Marke Elli Dienstleistungen und Produkte rund um E-Mobilität an. »Unsere Mission ist es, der E-Mobilität den Weg von der Nische in den Mainstream zu bahnen. Elli steht für

Electric Life, weil wir einen Lebensstil ermöglichen, der das E-Auto vollständig in den Alltag integriert – vergleichbar mit der heute selbstverständlichen Nutzung eines Smartphones«, sagt Thorsten Nicklaß, CEO von Elli.

Dazu wird schrittweise ein Portfolio aus individuellen Stromtarifen, Wallboxen und Ladesäulen sowie einem IT-basierten Energiemanagementsystem aufgebaut. Nicklaß erklärt weiter: »Wir schaffen ein nahtloses

und nachhaltiges Ökosystem, das die wichtigsten Anwendungsfälle adressiert und sämtliche Energiefragen von E-Auto-Nutzern und Flottenbetreibern beantwortet.« Von Hardware über Abrechnungs- und digitale Zusatzdienste bis zu kompletten Beratungspaketen bietet VW alles an, was Fuhrparkbetreiber benötigen. Das erste Produkt von Elli heißt »Volkswagen Naturstrom« – zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen.

Save the Date

Probefahrten für Flottenmanager

2019 geht der firmenauto test drive in eine neue Runde. Flottenverantwortliche haben dieses Jahr gleich zwei Möglichkeiten, die neuesten Fahrzeugmodelle in ungezwungener Atmosphäre ausführlich Probe zu fahren. Den Auftakt macht das Dorint Parkhotel in Siegen am **15. Oktober 2019**. Im Anschluss an den Signal Flottentag (17. Oktober) findet am **18. Oktober** der firmenauto test drive bei unserem Partner Signal Design in Schwäbisch Hall statt. Sie haben Interesse? Dann schicken Sie uns eine Mail an veranstaltung@etm.de mit dem Kennwort »firmenauto test drive«.



Carsharing-Partnerschaft für Flotten

Die digitale Mobilitätslösung von Valeo, Mov'in Blue, ist auf Dienstleistungen im Bereich digitaler Mobilität für Unternehmensflotten spezialisiert. Zusammen mit der europäischen Carsharingplattform Drivy kündigt sie nun den Start einer neuen Sharinglösung an. Flottenmanager sollen ihre Fahrzeuge auf der Drivy-Plattform als Carsharingangebot zur Verfügung stellen können. Firmen, die ihre Flottenauslastung optimieren wollen, könnten so ohne großen Aufwand und kostenfrei in den smartphonebasierten Carsharingmarkt einsteigen. Anvisierte Kunden der Partnerschaft seien sowohl Autovermieter wie auch Unternehmen oder lokale Behörden. Drivy wurde 2010 gegründet, europaweit nutzen 2,5 Millionen Autofahrer die Plattform.



Tempokontrolle auf Bundesstraße

Wer auf der B6 nahe Hannover zwischen Gleidingen und Laatzen unterwegs ist, steht auf etwa 2,2 Kilometern unter Beobachtung, was seine Geschwindigkeit angeht. Am 14. Januar startete hier die erste deutsche Section-Control – eine Tempoüberwachung durch Abschnittskontrollen. Zunächst ist es als erstes Pilotprojekt in Deutschland vorgesehen, begrenzt auf 18 Monate. Auf dem Abschnitt ist Tempo 100 erlaubt, werktags passieren ihn mehr als 15.000 Autos.

14.920

Kilometer ist der deutsche Durchschnittsautofahrer im Jahr 2018 gefahren. Das ist laut DAT-Report etwas mehr als 2017 (14.580 km).

Das Elektroauto als Strompuffer

Ein Projekt von The Mobility House zeigt: Flottenbetreiber können mit E-Autos als intelligenten Stromspeichern Geld verdienen. Bei einem Pilotprojekt dient ein Nissan Leaf des Energieversorgers Enervie in Hagen als Energiespeicher und -quelle. Als Teil der Primärregelleistung nimmt das E-Auto innerhalb von Sekunden überschüssige Energie aus dem Stromnetz auf und speist sie bei Bedarf wieder zurück. Die schnelle Reaktionsfähigkeit wird von den Übertragungsnetzbetreibern entlohnt, weil damit das Stromnetz stabil gehalten wird. Laut The Mobility House könne man so die zum Fahren anfallenden Stromkosten decken.



Klima steuern

Klimaschützer wollen mit einer höheren **Dienstwagensteuer auf konventionelle Antriebe** den Absatz von E-Autos ankurbeln. Doch das stößt auf Widerstand.

von Regina Weinrich

Kaum hatte der Bundestag die seit Januar gültige Steuerbegünstigung für privat genutzte Elektrodienstwagen beschlossen, meldete sich die Umweltorganisation Agora Verkehrswende zu Wort. Das Anreizsystem für klimafreundliche Firmenautos lasse sich deutlich verbessern, und andere Länder in Europa machten bereits vor, wie das gehe, so das Fazit einer von ihr in Auftrag gegebenen Studie.

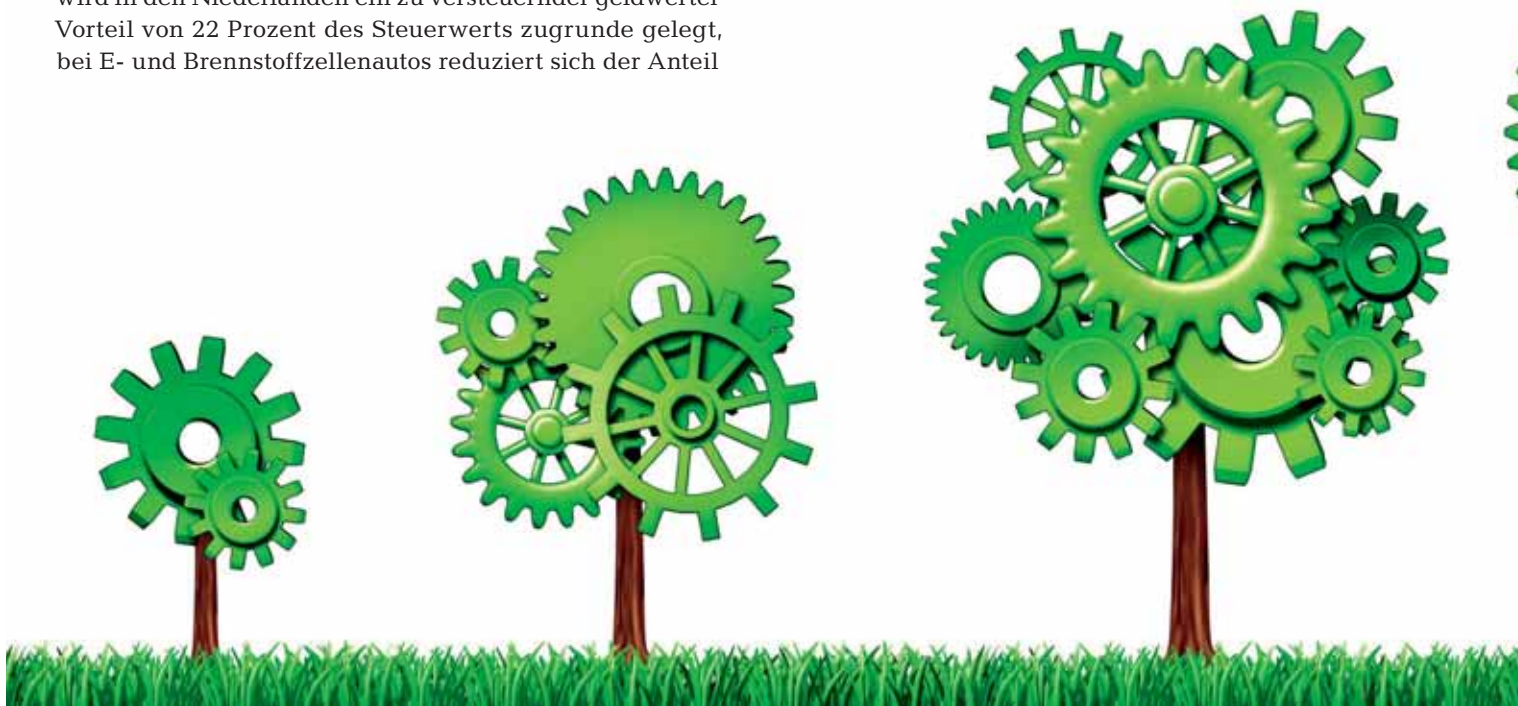
Agora-Direktor Christian Hochfeld bescheinigt der neuen Dienstwagenbesteuerung zwar Signalwirkung. »Wir bedauern allerdings, dass bei der Reform die Potenziale für den Klimaschutz nicht voll ausgeschöpft wurden«, sagt er. »Es wäre konsequent, nur echte Nullemissionsfahrzeuge steuerlich zu begünstigen. In den Niederlanden und in Norwegen wird die private Nutzung aller Dienstfahrzeuge, die mehr als null Gramm CO₂ emittieren, bereits deutlich höher besteuert.«

Bei konventionellen Fahrzeugen oder Plug-in Hybriden wird in den Niederlanden ein zu versteuernder geldwerter Vorteil von 22 Prozent des Steuerwerts zugrunde gelegt, bei E- und Brennstoffzellenautos reduziert sich der Anteil

auf 4 Prozent des Steuerwerts. Aber auch bei Pkw, die rein elektrisch unterwegs sind, langt der Staat zu, wenn sie mehr als 50.000 Euro gekostet haben. Nur Arbeitnehmer, die weniger als 500 Kilometer pro Jahr privat fahren, sind von der Dienstwagensteuer befreit.

Die Privatnutzung in Norwegen ist viermal so teuer wie in Deutschland

In Norwegen hängt die Berechnung des geldwerten Vorteils für die private Dienstwagennutzung vom Fahrzeugpreis und von der Kraftstoffart ab. Kostet ein Pkw bis zu umgerechnet etwa 31.700 Euro, müssen pro Jahr 30 Prozent des Listenpreises geltend gemacht werden, liegt der Preis darüber, werden für den restlichen Betrag 20 Prozent hinzugerechnet. Oder anders gerechnet: Pro Monat müssen die Fahrer von Firmenwagen für ihre privaten Kilometer mehr als vier Pro-



zent des Fahrzeugpreises versteuern. Bei batterieelektrischen und Brennstoffzellenfahrzeugen wird ein um 40 Prozent reduzierter Listenpreis zugrunde gelegt.

Bereits 2002 hatte Großbritannien die Besteuerung von Dienstwagen zur privaten Nutzung reformiert und auf CO₂-Emissionen abgestellt. Bei Fahrzeugen ohne CO₂-Ausstoß werden im Steuerjahr 2018/2019 beispielsweise 13 Prozent des Listenpreises für die Berechnung zugrunde gelegt, bei Fahrzeugen mit höheren Emissionen steigt der Satz bis auf 37 Prozent. Dieser Höchstsatz wird in den kommenden Jahren auch auf Fahrzeuge >



Dienstwagensteuer im Ausland

Mit der pauschalen 0,5- beziehungsweise Ein-Prozent-Regelung geht Deutschland innerhalb der EU einen eigenen Weg. Andere Länder sind ökologischer orientiert.



Niederlande

Die Versteuerung des geldwerten Vorteils basiert auf den CO₂-Emissionen eines Neufahrzeugs. Der zu versteuernde Betrag ist ein Prozentsatz des sogenannten Steuerwerts eines Neufahrzeugs inklusive Mehrwertsteuer und Zulassungssteuer. Bei Autos, die mehr als 0 g CO₂/km ausstoßen, sowie bei E-Autos über 50.000 Euro Listenpreis werden 22 Prozent des Steuerwerts zugrunde gelegt. Bei vollelektrischen Fahrzeugen (0 g CO₂) reduziert sich der Anteil auf vier Prozent des Steuerwerts. Bei bis zu 500 privaten Kilometern pro Jahr entfällt der geldwerte Vorteil.



Norwegen

Beim Kauf eines E-Autos entfallen die 25 Prozent Mehrwertsteuer sowie die bei Erstregistrierung fällige Zulassungssteuer. Die Dienstwagensteuer hängt vom Fahrzeugpreis sowie der Kraftstoffart ab. Bis zu einem Preis von umgerechnet rund 31.700 Euro muss der Arbeitnehmer pro Jahr 30 Prozent des Listenpreises als geldwerten Vorteil geltend machen. Bei teureren Autos werden für den restlichen Betrag 20 Prozent hinzugerechnet. Bei Elektrofahrzeugen wird der Listenpreis um 40 Prozent reduziert. 30 Prozent davon werden für Versteuerung des geldwerten Vorteils angesetzt.



Großbritannien

29 Tarifbereiche definieren bei der CO₂-basierten Dienstwagensteuer die Prozentsätze des Fahrzeuglistenpreises, die als Grundlage der Besteuerung dienen. Bei reinen E-Autos werden 13 Prozent zugrunde gelegt, bei Fahrzeugen mit höheren Emissionen steigt der Prozentsatz bis auf 37 Prozent. Dieser Höchstsatz wird in den kommenden Jahren auch auf Fahrzeuge mit niedrigeren CO₂-Emissionen angewendet werden. Dieselfahrzeuge bekommen einen Malus. Seit 2018 wird bei Dieselaautos wie schon bei der Zulassungssteuer unterschieden, ob der Wagen den RDE2-Standard erfüllt oder nicht. Wenn nicht, muss der Fahrer vier Prozent mehr versteuern.

Fotos: Thomas Küppers, Adobe Stock/Freshidea

mit niedrigeren CO₂-Emissionen angewendet; für Dieselfahrzeuge gilt ohnehin ein erhöhter Betrag.

Dass steuerliche Maßnahmen den Umweltschutz wirkungsvoll unterstützen können, ist auch für den Bundesverband Fuhrparkmanagement selbstverständlich. Damit hören die Gemeinsamkeiten mit Agora Verkehrswende aber auch schon auf. »Die Studie ist geprägt durch eine extrem eingeeengte und zudem faktisch falsche Sicht auf die Realität«, sagt Vorstandsvorsitzender Marc-Oliver Prinzing. Den Vergleich mit anderen europäischen Steuersystemen kritisiert er als einen von Äpfeln mit Birnen, spricht von »Strafsteuern« und findet die Idee, Elektromobilität durch eine Verteuerung aller anderen Antriebsarten attraktiv zu machen, planwirtschaftlich. Nicht höhere Kosten für Verbrenner, sondern attraktive alternative Antriebe seien notwendig, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Gleichzeitig stößt sich Prinzing daran, dass die Autoren der Studie Erkenntnisse aus dem Privatkundensektor unreflektiert auf gewerbliche Fahrzeuge

übertragen. »Entscheider und Investoren sind im Falle von Dienstwagen eben nicht die Nutzer, sondern die Unternehmen.« Die Gesamtkosten zählen, also die Total Cost of Ownership. Der Kaufpreis allein spiele für die Kaufentscheidung kaum eine Rolle, weist Prinzing die Klimaschützer zurecht. Die verlangen in ihrer Studie »CO₂-Minderung bei Pkw – die Rolle der Steuerpolitik« eine deutlich höhere Besteuerung beim Autokauf.

Kann eine Reform der Kfz-Steuer das Klima retten?

Sie sehen außerdem eine grundsätzliche Reform der Kfz-Steuer als unerlässlich an. So fordern sie, die CO₂-Komponente stärker zu gewichten als den Hubraum. Die Fuhrparkvertreter ihrerseits finden, dass bereits die beschränkte Betrachtung der steuerlichen Belastung auf den geldwerten Vorteil ein völlig falsches Bild ergebe. Der Unternehmer als Halter eines Firmenwagens trage bis auf die Mehrwertsteuer dieselben steuerlichen Abgaben wie ein privater Nutzer. »In Summe muss das Fahrzeug und nicht der Nutzer im Mittelpunkt stehen«, sagt Prinzing.

Er kritisiert auch die geforderte Abschaffung der Steuervergünstigungen für Dieselfahrzeuge aus Klimagründen. In der Summe seien Diesel energieeffizienter als Benziner. >

Steuern und Boni für Pkw-Halter in der EU



	Deutschland	Frankreich	Großbritannien	Niederlande	Norwegen
Steuerzahlungen					
Mehrwertsteuer Kauf	19 Prozent	20 Prozent	20 Prozent	21 Prozent	25 Prozent (0 Prozent für BEV/FCEV)
Zulassungssteuer abh. von	–	CO ₂	CO ₂ und Kraftstoff	CO ₂ und Antrieb	CO ₂ , NO _x , Gewicht
Kfz-Steuer basiert auf	CO ₂ , Hubraum, Kraftstoff	CO ₂ (ab 190 g 160 Euro, darüber keine Steuer)	CO ₂ , Kraftstoff	CO ₂ , Gewicht, Kraftstoff	– (stattd. Versicherung)
Benzin/Diesel Mineralölsteuer Preis/Satz	147,4/129,3 ct/l 60/52 Prozent	154,3/146,1 ct/l 61/58 Prozent	143,7/148,4 ct/l 63/61 Prozent	168,8/138,1 ct/l 64/53 Prozent	166,5/158,3 ct/l 65/58 Prozent
Strom Stromsteuer Preis/Satz	30,5 ct/kWh 54 Prozent	17,6 ct/kWh 36 Prozent	18,6 ct/kWh 28 Prozent	15,6 ct/kWh 26 Prozent	16,4 ct/kWh 29 Prozent
Maut	–	Nach km	–	–	Pauschale, E-Autos erm.
Privatnutzung Dienstwagen (geldwerter Vorteil pro Jahr; Anteil vom Listenpreis)	12 Prozent (Benzin und Diesel)/ 6 Prozent (E-Autos und Plug-in Hybride)	9/12 Prozent (abhängig von Fahrzeugalter, Kauf oder Leasing und ob Arbeitgeber Kraftstoff bezahlt)	13 Prozent (E-Autos)/ 13 bis 37 Prozent (Benzin/Diesel RDE2)/ 17 bis 37 Prozent (Diesel ohne RDE2)	22 Prozent/ 4 Prozent (E-Autos)	30 Prozent (Listenpreis bis 31.700 Euro) plus 20 Prozent auf Restbetrag
Kostenrückerstattung					
Kaufprämie für Elektrofahrzeuge	Bis 4.380 Euro für E-Auto/ bis 3.285 Euro für Plug-in Hybriden (Preis max. 60.000 Euro)	Bis 6.000 Euro für Autos unter 20 g CO ₂ /km	2.800/5.100 Euro, abhängig von CO ₂ und elektr. Reichweite (Preis max. 68.000 Euro)	–	–
Pendlerpauschale	30 ct/km (einfache Entfernung)	29 bis 60 ct (bis 40 km Entfernung, hin und zurück)	–	Bis 19 ct/km (Zahlung durch Arbeitgeber, hin und zurück)	8 bis 16 ct/km (ab 31 km einfache Entfernung)

PRÄSENTIERT IN NEUER FORM: HÖCHSTFORM.



ABOVE & BEYOND



Mit dem neuen Range Rover Evoque setzen Sie ein klares Statement – und hinterlassen stets einen bleibenden Eindruck. Ein echter Range Rover, mit dem Sie die Innovationskraft Ihres Unternehmens eindrucksvoll zum Ausdruck bringen. Optisch durch sein zukunftsweisendes Design, technisch in Form von modernsten Technologien. Mit hohem Komfort im Inneren, stets vernetzt mit der Außenwelt. So bringt er Sie sicher und souverän durch den beruflichen Alltag. Und das auch noch besonders wirtschaftlich – dank hoher Effizienz und niedrigen Gesamtbetriebskosten.

3-JÄHRIGE LAND ROVER GARANTIE Bis 100.000 km	✓
GERINGE CO₂-EMISSIONEN Ab 151 g/km	✓
KRAFTSTOFFVERBRAUCH Ab 5,4 l/100 km (komb.)	✓

Kraftstoffverbrauch Range Rover Evoque in l/100 km: 6,3 (innerorts), 4,9 (außerorts), 8,2–5,4 (komb); CO₂-Emissionen in g/km: 189–151. Effizienzklasse: C–B; RL VO(EG)692/2008. Abb. zeigt Sonderausstattung.



„ So lange Elektroautos nicht so nutzbar und wirtschaftlich sind, wie die Kunden es verlangen, werden auch fiskalpolitische Maßnahmen nicht greifen.

Marc-Oliver Prinzing,
Vorstand Bundesverband Fuhrparkmanagement

Agora schlägt vor, sich an Großbritannien zu orientieren und die Entfernungspauschale zu reformieren. In der jetzigen Form fördere sie den Trend zu langen Arbeitswegen und trage so zu mehr Emissionen bei. Prinzing hält diese Sichtweise für naiv. »Eine Abschaffung der Entfernungspauschale würde Pendler über Gebühr belasten und für manche sogar die Aufnahme einer beruflichen Tätigkeit insgesamt unwirtschaftlich machen.« Eine von den Klimaschützern befürwortete streckenabhängige Pkw-Maut benachteilige in erster Linie Pendler und gewerbliche Fahrzeugnutzer.

Die jetzige Dienstwagensteuer ist auch in der Politik umstritten

Auch in der Politik gibt es zum Thema Dienstwagenbesteuerung kontroverse Ansichten. In der SPD sieht man sich auf einer Linie mit den Agora-Vorschlägen und wertet die 0,5-Prozent-Bonusregelung nur als ersten Schritt. »Was fehlt, ist eine Malus-Komponente«, sagt SPD-Mann Arno Klare. Die Grünen wollen nur vollelektrische Fahrzeuge bevorzugt sehen und sind damit im Bundestag bereits gescheitert. Geht es nach Oliver Luksic von der FDP, werden auch Hybrid-, Brennstoffzellen- und Gasantriebe gefördert. Er sieht auch keinen Grund, den Verbrennungsmotor zu verbannen. »Technologische Fortschritte wie synthetische Kraftstoffe und Verbesserungen der Motortechnik sichern seine Zukunft, wenn die Politik ihn nicht ideologisch motiviert torpediert.«

Angesichts weiter steigender CO₂-Emissionen bleibt der Verkehr aber das Sorgenkind, das technische Effizienzgewinne durch größere und schwerere Neuwagen zunichtemacht. Um die in Paris 2015 zugesagten

Klimaziele doch noch zu erreichen, hatten sich Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften, ADAC und Städtetag sowie Umweltverbände unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums im vergangenen September zur »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« zusammengeschlossen. Die liefert inzwischen heißen Diskussionsstoff.

So schlägt ein vorab veröffentlichter Entwurf des Abschlussberichts eine 25-Prozent-Quote für Elektroautos vor. Brisanter sind aber die Forderungen nach höheren Spritsteuern und nach einem Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) zeigte sich empört. Die beiden letzteren Vorschläge sprächen »gegen jeden Menschenverstand«, sagte er der Deutschen Presse-Agentur.

Schon Mitte 2018 forderte die Präsidentin des Umweltbundesamts, Maria Krautzberger, das Dieselprivileg abzuschaffen. »Der Steuersatz für Dieselkraftstoff für Pkw sollte schrittweise auf den von Benzin erhöht werden«, sagte sie gegenüber der »Wirtschaftswoche«. »Parallel könnte die Kfz-Steuer für Dieselaautos auf das Niveau von Benzinern gesenkt werden.«

Durch Änderungen bei Steuern und Abgaben ließe sich knapp die Hälfte der Einsparungen von Treibhausgasen erreichen; die Zielmarke liegt – verglichen mit 1990 – für 2030 bei 40 bis 42 Prozent. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) geht sogar einen Schritt weiter: Sie spricht sich für Steuern im Verkehrssektor aus, die sich am Klimaschutz orientieren, und plädiert gleichzeitig für eine gerechte Umverteilung, um Mehrbelastungen zu kompensieren. Und um solche Proteste wie die der Gelbwesten in Frankreich zu vermeiden. ■

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

JETZT
**SONDER-
KONDITIONEN**
SICHERN!¹
SPRECHEN SIE UNS AN:
02232 57 2200



DIE CLEVERSTEN ASSISTENTEN, DIE SIE JE HATTEN.

NISSAN
FIRMENKUNDEN

DIE NISSAN CROSSOVER MIT
NISSAN INTELLIGENT MOBILITY
FAHRASSISTENTEN UNTERSTÜTZEN
SIE IN JEDER SITUATION.²



Intelligenter
Einpark-Assistent mit
Querverkehrs-Warner



Intelligenter Autonomer
Notbrems-Assistent
mit Fußgängererkennung



Intelligenter
AROUND VIEW MONITOR
für 360° Rundumsicht



Intelligenter
Spurhalte-Assistent

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert von 6,4 bis 3,8; CO₂-Emissionen: kombiniert von 162,0 bis 100,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm); Effizienzklasse: C-A+.

Abb. zeigen Sonderausstattungen. ¹NISSAN bietet Sonderkonditionen für Gewerbetreibende und Mitglieder von Verbänden mit Rahmenabkommen mit der NISSAN CENTER EUROPE GMBH bei Abnahme über Abrufschein. Weitere Details bei allen teilnehmenden NISSAN Händlern. ²Alle Systeme unterstützen nur innerhalb der physischen Systemgrenzen. Abhängig von der jeweiligen Ausstattungsvariante. NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 50319 Brühl.

ERFAHREN SIE MEHR UNTER NISSAN-FLEET.DE



Die Steuer soll's richten

Die These der Studie »Agora Verkehrswende«: E-Mobilität wird attraktiver, wenn eine **CO₂-Steuer** alle anderen Antriebe verteuert. Doch das ist der falsche Weg, um Umwelt und Verkehr zu lenken.

von Axel Schäfer

Schon Benjamin Franklin (1706–1790), einer der Gründerväter der Vereinigten Staaten, wusste es: »Nur zwei Dinge auf Erden sind uns ganz sicher: der Tod und die Steuer.« Die Bundesrepublik Deutschland belastet Arbeitnehmer und Unternehmen mit Abgaben und Steuern im internationalen Vergleich aber bereits überdurchschnittlich stark, berechnete die Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Vizeweltmeister bei der Steuerbelastung zu sein, freut weder Privatleute noch Unternehmen. Jetzt kam die Kurzstudie von »Agora Verkehrswende« (ab Seite 8 im Heft) zu kreativen Ideen, wie man dem Verkehr ein Schnippchen schlagen und der Umwelt doch noch Gutes tun könnte: Steuern rauf für Autonutzer. Der Staat solle CO₂-ärmere Antriebsarten fördern (was ja schon passiert), indem er andere kräftig verteuert. Die dahinter stehenden Thesen: Der Umweltschutz kann durch steuerliche Maßnahmen wirkungsvoll unterstützt werden, der Verkehrssektor muss »gezügelt« werden, andere Länder machen es besser.

Sicher können fiskalpolitisch klug gesetzte Rahmenbedingungen Entscheidungen beeinflussen.

Doch der gewählte Ansatz ist schon deshalb falsch, weil er, obwohl die Studie zu Beginn sogar noch selbst darauf verweist, den großen und relevanten Anteil gewerblich genutzter

Fahrzeuge und die Kaufkriterien für deren Anschaffung komplett ignoriert oder deren Relevanz nicht erkennt. Darüber hinaus werden Ansätze wie eine streckenabhängige Pkw-Maut als geeignetes Instrument benannt, welche zu massiven Verteuerungen der Mobilität im gewerblichen wie auch im Pendlerbereich führen würden. Diese Mehrkosten hierfür müssten zudem in Form einer Verteuerung von Produkten und Dienstleistungen von allen getragen werden.

Die Studie ist realitätsfremd. Der soziale Aspekt eines durch Nachhaltigkeit geprägten Konzepts für unsere zukünftige private und gewerbliche Mobilität geht bei Agora völlig unter. Es wäre kontraproduktiv, einfach die Kosten für Verbrennerfahrzeuge künstlich zu erhöhen, statt sich zielführende Gedanken zu machen und mit intelligenten Maßnahmen zu punkten. Derzeit arbeiten übrigens viele Unternehmen an der Einführung alternativer Antriebe und sehen dies nur als einen Teilschritt in Richtung nachhaltige Mobilität. Ein integriertes Konzept für ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist erforderlich. Gerade hier bedarf es noch fundamentaler Verbesserungen der lohnsteuerlichen Vorgaben. Wie soll ein Mobilitätsbudget für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Weg gebracht werden, wenn die Unternehmen an der Umsetzung scheitern? Nicht, weil sie es nicht wollen, sondern, weil für jedes Angebot eigene und meist komplizierte Regeln gelten. Das muss vereinheitlicht und vereinfacht werden. ■



Axel Schäfer, Geschäftsführer und Vertreter des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e.V. im Board der EUFMA – European Fleet and Mobility Management Association.

WEGWEISEND

Der Mazda CX-5 bringt Sie sicher ans Ziel und Ihr Geschäft in Fahrt.
Mit seiner einzigartigen Einheit aus Kraft und Komfort kommen Sie stets gut an.
Und entspannter zu Ihren Terminen.



Mazda Business Leasing ab 209 €*

MAZDA CX-5 2019

Kraftstoffverbrauch innerorts, außerorts und im kombinierten Testzyklus und CO₂-Emissionswerte für den Mazda CX-5 Prime-Line SKYACTIV-G 165 FWD: 7,7/5,6/6,4 l/100 km; 146 g/km.

* Monatliche Rate (netto) – ein Leasingangebot für gewerbliche Kunden der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – bei 0,00€ Sonderzahlung mit 36 Monaten Laufzeit und 60.000 km Gesamtfahrleistung für einen Mazda CX-5 Prime-Line SKYACTIV-G 165 FWD und Abschluss einer GAP-Vereinbarung gemäß den Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Regelungen für Kilometerleasingverträge zum Preis von 5,00€ zzgl. Umsatzsteuer. Gültig für Neuwagenbestellungen von Mazda Gewerbekunden. Beinhaltet Kundenrabatt teilnehmender Mazda Vertragshändler. Alle Preise zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

DRIVE TOGETHER



Der Diesel unter Generalverdacht

Der **Diesel** wurde längst vorverurteilt, erst jetzt wird die Grundlage der Vorwürfe geprüft. Ärzte zweifeln die Grenzwerte für **Fahrverbote** an, Juristen nehmen die **Messverfahren** in den Fokus.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Vielen deutschen Städten droht bald ein Fahrverbot. Dabei sind längst nicht mehr nur Diesel nach Euro-4-Norm und schlechter betroffen. Auch Selbstzünder mit Abgasnorm Euro 5 und gar neuere Euro-6-Diesel könnte es erwischen – die Rechtsgrundlage dafür schaffte jüngst der Europäische Gerichtshof. Weil die Diskussion um Fahrverbote immer weitere Kreise zieht, werden auch die Zweifel an den Messmethoden größer.

In Stuttgart gibt es bereits Fahrverbote, momentan nur für Auswärtige. Hier dürfen zunächst Dieselaautos mit der Abgasnorm Euro 4 und älter nicht mehr in die Umweltzonen einfahren. Gemessen wird an den Hauptverkehrspunkten, die Fahrverbote erstrecken sich aber nahezu über das ganze Stadtgebiet. Ab April sind auch Stuttgarter selbst betroffen. Ausnahmen gibt es für den Lieferverkehr, Menschen mit Behinderung oder Rettungsdienste. Der normale Dienstwagenfahrer zählt nicht dazu. Möglicherweise kann er oder sein Unternehmen aber



gegen ein Fahrverbot klagen. Das behauptet zumindest Rechtsanwalt Matthias Götte.

Auf dem 57. Verkehrsgerichtstag in Goslar stellte der Jurist jüngst klar, dass die Messverfahren für verschmutzte Luft völlig uneinheitlich seien. Laut EU-Verordnung dürfen die Messstellen nicht weiter als zehn Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein. Sie können sehr wohl aber direkt an der Straße stehen, was genauso die Ergebnisse verzerrt. Ebenso Baumkronen, die wie eine Luftmauer wirken. Solange es keine präzise Definition der Standortkriterien für Messstationen gibt, verstößt das Gesetz gegen den sogenannten Bestimmtheitsgrundsatz.

Zu diesem Schluss kommt das gesamte Expertengremium in Goslar. In seiner Abschlussempfehlung fordert es den Gesetzgeber dazu auf, eindeutige, standardisierte Vorgaben für die Positionierung von Messstationen festzulegen. Juristen sehen die

Ohne Kriterien für Messstationen verstoßen Fahrverbote gegen den Bestimmtheitsgrundsatz

Messverfahren als Achillesferse der Fahrverbotsurteile. Deshalb soll jede Kommune transparent aufzeigen, wie die einzelnen Messstellen positioniert wurden. Auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer will die Standorte der Messstellen »diskutieren«. Und die Goslarer Experten fordern noch mehr. »Erlassene Fahrverbote sind fortlaufend auf ihre Rechtmäßigkeit zu überprüfen«, heißt es in der Schlussempfehlung.

Für Flottenchefs dürfte es trotzdem schwer werden, sich gegen Fahrverbote zu wehren. Andreas Krämer, Fachanwalt für Verkehrs- und Versicherungsrecht, zählt zwei Möglichkeiten auf: »Wer das Fahrverbot versehentlich missachtet hat, kann gegen das Bußgeld Einspruch einlegen und später vor dem Amtsgericht klagen.« Der Jurist rechnet aber nicht damit, dass man damit eine endgültige Klärung erreicht. »Wegen geringer Schuld dürften die meisten Verfahren eingestellt werden.« Doch es gibt

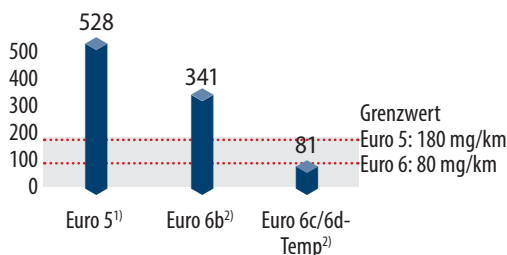
die Möglichkeit, gegen die Kommune zu klagen, die das Fahrverbot erlassen hat. »Dann landet der Streit vor einem Verwaltungsgericht«, so Krämer. In der Regel dürfte man den Streit in beiden Fällen sogar unter dem Schutz der Firmenverkehrsrechtsschutz-Police führen können. So bietet beispielsweise die Arag im Tarif Aktiv-Rechtsschutz Komfort einen »Verwaltungsrechtsschutz in verkehrsrechtlichen Angelegenheiten vor Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichten«.

Viel schwieriger dürfte es werden, den umstrittenen Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter aus der Welt zu schaffen. In einer großen Aktion kritisierten Lungenärzte den Wert als viel zu hoch. Trotzdem verwies die Justizministerin von Niedersachsen, Barbara Havliza, darauf, dass man Urteile von Gerichten akzeptieren und befolgen müsse. Doch es mehren sich die Stimmen, die den Grenzwert für problematisch halten. Daher fordert der ADAC die Europäische Kommission auf, ihn zu prüfen. »Der Wert ist schon zehn Jahre alt«, kritisiert Christian Reinicke, Generalsyndikus des ADAC. Zwar ist die Beschwerde nach Brüssel sinnvoll, doch zeitlich dürfte sie deutsche Fahrverbote kaum aufhalten.

Wenig Hoffnung gibt es für betroffene Flottenbetreiber, einen Ausgleich für wirtschaftliche Schäden zu erhalten, die durch Fahrverbote entstanden sind. »Nach der derzeitigen Rechtsprechung gibt es keinen Anspruch auf Schadenersatz«, stellt Reinicke fest. Viel Kritik äußerten die Goslarer Experten auch an der Bundesregierung. »Es gibt bis heute kein Umweltgesamtzept, das alle Schadstoffe umfasst«, ärgert sich Jurist Reinicke. So bestehe heute die Gefahr, dass Autofahrer, die von einem Diesel auf einen Benziner wechselten, morgen vor dem Problem stünden, dass auch ihr neues Fahrzeug nicht mehr umweltgerecht sei. ■

NO_x-Emissionen nach Abgasnorm

Im ADAC-Ecotest gemessene ältere Diesel stoßen im Schnitt deutlich mehr Stickoxide (NO_x) aus.

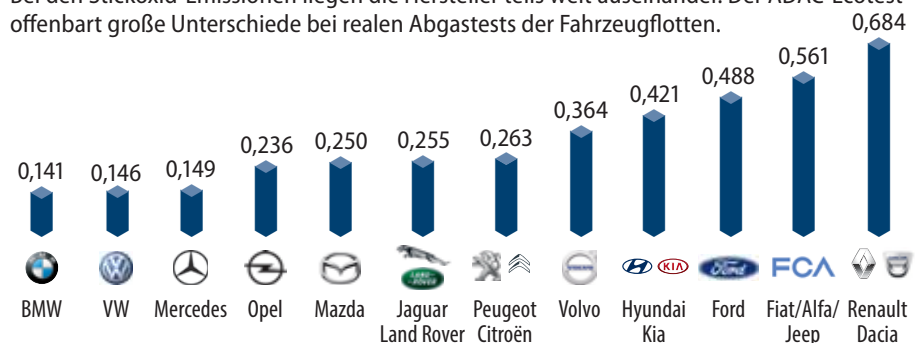


¹⁾ Ecotest-Version 2012 bis 2016; ²⁾ Ecotest-Version ab 2016

Quelle: ADAC-Ecotest

Durchschnitt NO_x in g/km nach Autoherstellern

Bei den Stickoxid-Emissionen liegen die Hersteller teils weit auseinander. Der ADAC-Ecotest offenbart große Unterschiede bei realen Abgastests der Fahrzeugflotten.



Durchschnittliche Stickoxid-Emission aller getesteten Euro-6-Diesel im ADAC-Ecotest seit 2013 (Auswertung von 188 Fahrzeugen)

Quelle: ADAC-Ecotest



Für jeden Einsatz der richtige Antrieb

Die Antriebsvielfalt ist groß wie nie, der Diesel hat an Image eingebüßt, und Fahrverbote verunsichern Flottenmanager. Dabei gibt es für jeden **Einsatzzweck den passenden Motor.**

von Immanuel Schneeberger

Welcher Antrieb soll in das neue Auto? Im Fuhrpark lautete die Antwort fast immer: ein Dieselmotor. Das ist nach den Zahlen des DAT-Dieselbarometers vom letzten September immer noch so: 84 Prozent der Flotten-Pkw liefen vergangenes Jahr mit Diesel. Aber die Alternativen werden interessanter. Für eine Entscheidung braucht man genaue Nutzungsprofile, denn zuallererst bestimmt der Einsatzzweck die Antriebsart.

Auf langen Autobahnstrecken ist der Diesel nach wie vor konkurrenzlos, in der Stadt sind Elektromotoren mit ihrer Rekuperationsmöglichkeit unschlagbar. Neben der Art des Einsatzes ist auch die Infrastruktur vor Ort ausschlaggebend. Gibt es Erdgastankstellen, sind Autos mit CNG-Motor interessant. In Sachen Kraftstoffkosten liegen die nämlich noch einmal unter vergleichbaren Dieselmotoren.

Auch Elektroautos benötigen eine Infrastruktur. Gibt es Ladepunkte am Unternehmensstandort sowie beim Mitarbeiter, kommen Plug-in Hybriden oder E-Autos infrage. Allerdings auch nur dann, wenn es die typischen Strecken des Mitarbeiters zulassen, sprich: nicht zu viele schnelle Autobahnkilometer auf dem Plan stehen.

Natürlich haben in vielen Flotten die Kosten einen besonders hohen Stellenwert. Die Gesamtbetriebskosten müssen im Rahmen bleiben. Dazu zählen neben der Anschaffung auch die Kraftstoff- und Wartungskosten sowie die Steuer und nicht zuletzt der Wiederverkauf. Zudem spielt auch die ökologische Gesamtbilanz bei der Fahrzeugbeschaffung eine immer größere Rolle, denn E-Autos polieren öffentlichkeitswirksam das Image einer Firma auf. Wirklich umweltfreundlich werden sie aber erst durch den Betrieb mit grünem Strom. Auch bei Erdgas lässt sich die ohnehin gute CO₂-Bilanz durch Biogas weiter aufbessern.

Im Folgenden finden Sie die Vor- und Nachteile der einzelnen Antriebsarten. Da sich die Einsatzzwecke in jedem Unternehmen unterscheiden, sind pauschale Empfehlungen mit Vorsicht zu genießen. Dennoch gibt es häufiger vorkommende Nutzungstypen, die wir Ihnen auf der nächsten Doppelseite als Orientierungshilfe vorstellen.



Benzin

Benzinmotoren sind leicht, recht günstig in der Anschaffung und leise. Ihre Abgase reinigt ein Dreiwegkatalysator, dem Feinstaub rückt bei aktuellen Modellen ein Partikelfilter zu Leibe. Stickoxide sind üblicherweise kein Problem. Benzinmotoren laufen weniger effizient als Dieselmotoren, zudem kostet der Kraftstoff etwa 16 Prozent mehr. Das sorgt für hohe Spritkosten und CO₂-Werte. Steht ein Wechsel vom Diesel zum Benziner an, muss also genau nachgerechnet werden, ob er sich lohnt. Bei User-Chooser-Fuhrparks empfiehlt es sich, Höchstfahrleistungen für Benziner in der Car-Policy festzuschreiben. Für reinen Kurzstreckenbetrieb sind Elektro- oder Hybridfahrzeuge besser geeignet, sie sind dafür in der Anschaffung teurer. Nur bei geringen Jahresfahrleistungen oder bei fehlender Ladeinfrastruktur ist ein Benziner eine gute Wahl.

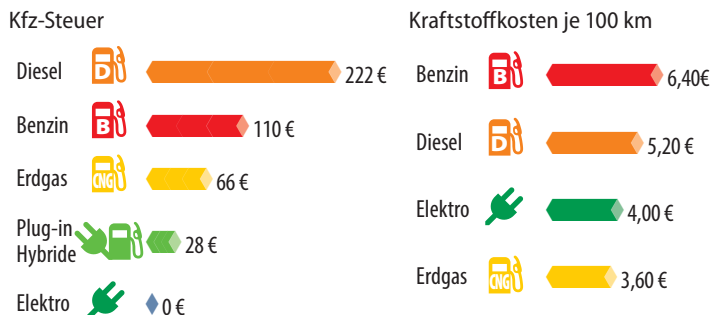
Diesel

Wenn ein Motor für lange Strecken prädestiniert ist, dann der Diesel. Mit seinem hohen Wirkungsgrad bleibt der Verbrauch auch dann erträglich, wenn es mal schneller über die Autobahn geht. Weil bei der Verbrennung höhere Drücke entstehen, muss der Motor stabiler konstruiert sein. Bei der Verbrennung des Dieselmotors entstehen neben Feinstaub auch Stickoxide. Beides müssen Partikelfilter und SCR-Kat aufwendig aus den Abgasen herausfiltern. Das ist teuer. Außerdem kommen zum Kraftstoffverbrauch noch die Kosten der für den Stickoxid-Kat nötigen Harnstofflösung Adblue hinzu. Viele Kleinwagen gibt es wegen der teuren Technik gar nicht mehr mit Dieselmotor. In größeren Fahrzeugen ist der Selbstzünder in Sachen Effizienz aber kaum zu schlagen.

Um weiteren Fahrverboten zu entgehen, sollten Unternehmen nur Autos mit der aktuellsten Abgasnorm Euro 6d-Temp oder Euro 6d beschaffen. Viele Modelle kommen mit einer Tankfüllung 1.000 Kilometer weit, das Tankstellennetz ist dicht. Der Diesel ist der perfekte Antrieb für Außendienstler, die 300 und mehr Kilometer am Tag fahren. Ab 15.000 bis 30.000 Kilometer jährlich egalisieren seine niedrigeren Betriebskosten die höheren Anschaffungskosten, je nach Modell >

Kosten im Vergleich am Beispiel VW Golf

Basis: WLTP-Verbrauch von 1.6 TDI 116 PS (Diesel), 1.5 TSI 130 PS (Benzin), 1.5 TGI 130 PS (CNG), GTE 204 PS (Plug-in Hybride), E-Golf 136 PS (Elektro)



Berechnung: firmenauto, Kraftstoffpreise vom 04.02.2019

Welcher Antrieb passt?

Es gibt kein einfaches Rezept für die richtige Antriebsart. Betrachten Sie jeden Einzelfall und berücksichtigen Sie Einsatzzweck und -ort sowie natürlich die Kosten- und Imageaspekte. Wir zeigen am Beispiel von vier typischen Fahrern, für wen sich welcher Antrieb eignet. Natürlich kann ein Vollhybride ein tolles Motivationsfahrzeug sein, und manch ein Fahrer schwört auf seinen Tesla auf der Langstrecke. Für das Gros der Fahrer passt das aber nicht. Ist ein Lieferdienst mit Transportern unterwegs, steht gar kein Vollhybride zur Wahl, da muss es dann eben häufig ein Diesel sein.

Für die Entscheidung gilt: Einsatzzweck und vorhandene Infrastruktur entscheiden, ob eine Antriebsart attraktiv ist. In diese Betrachtung fließen neben den Gesamtkosten auch die ökologische Komponente und die Auswirkungen auf das Unternehmensimage ein.

Fahrertyp/
Einsatzzweck

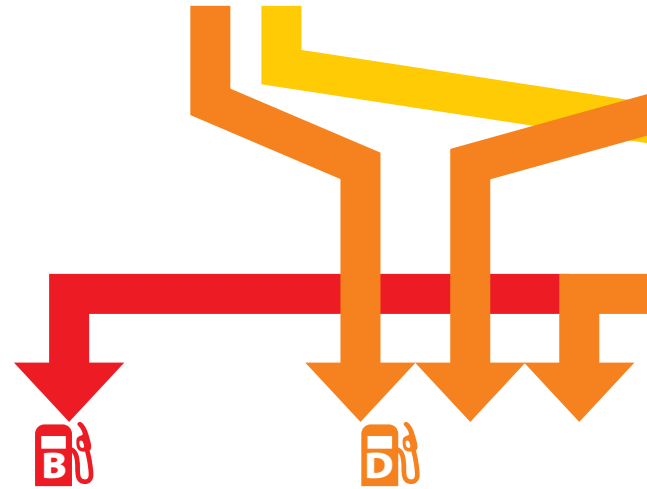
Am Einsatzort benötigte
Infrastruktur

Antriebsart

Vor-/Nachteile

Außendienst

60.000 km/Jahr



Benzin



Diesel

+ Wenig Stickoxide,
gutes Leistungsgewicht,
Anschaffungskosten

- Höherer Verbrauch,
Feinstaubproblematik
bei Direkteinspritzern

+ Wirkungsgrad, etwa
15 Prozent weniger CO₂
als Benziner

- Aufwendige Abgasnach-
behandlung (Adblue),
Anschaffungskosten

CNG – Erdgas

CNG steht für Compressed Natural Gas. Das Methan aus Bio- oder Erdgas wird mit 200 Bar in Tanks gespeichert. Gasmotoren sind im Wirkungsgrad sogar effizienter als der Diesel. Rund 900 Tankstellen gibt es in Deutschland. Vor allem im Nordosten der Republik sind noch weiße Flecken. CNG ist daher nur dann eine Alternative, wenn am Einsatzort eine Tankstelle vorhanden ist. Der Tankvorgang ist unkompliziert. Und auch unterwegs unterscheiden sich Erdgas-Pkw in der Handhabung nicht von solchen mit anderen Verbrennungsmotoren. Dennoch scheuen viele Fahrer Gasautos, weshalb eine ausführliche Schulung sinnvoll ist. Nur wenn Erdgas im Tank ist, lohnt sich ein solches Fahrzeug dank seiner niedrigen Betriebskosten. Für Notfälle ist zwar ein kleiner Benzintank an Bord. Wird der aber laufend angezapft, gehen zwei wesentliche Vorteile von CNG-Fahrzeugen verloren: die sensationell niedrigen Kraftstoffkosten (Grafik Seite 19) und die sehr saubere Verbrennung. In den Abgasen sind Feinstaub und Stickoxide kaum nachweisbar. Der an Tankstellen angegebene Kilogrammpreis irritiert: Ein Kilogramm Erdgas enthält die Energie von 1,5 Liter Benzin oder 1,3 Liter Diesel. Die hohen Anschaffungskosten sind teilweise Geschichte, manche Modelle sind inzwischen günstiger als vergleichbare Diesel.

Vollhybride

Ein Vollhybride kombiniert einen herkömmlichen Verbrennungsmotor mit einem starken Elektromotor. Im Unterschied zu den immer weiter verbreiteten Mildhybriden mit sanfter Unterstützung kann der E-Motor das Auto hier auch allein antreiben. Eine Batterie gewinnt die dafür nötige Energie aus Bremsvorgängen. Dementsprechend sind bei häufig wechselnden Geschwindigkeiten niedrige Verbräuche möglich. In unserem Szenario eines städtischen Lieferdienstes für Essen oder medizinische Dienstleistungen ist ein Kleinwagen mit Vollhybridantrieb auch wegen der gegenüber einem Elektroauto niedrigeren Anschaffungskosten daher eine gute Wahl. Bei gleichbleibend hoher Geschwindigkeit haben Hybriden hingegen keine Vorteile, weswegen ihr Einsatz auf Langstrecken wenig sinnvoll ist. Bei fehlender Ladeinfrastruktur und überwiegend Kurzstrecken sind sie aber eine interessante Alternative.

Servicefahrzeug

40.000 km/Jahr

Lieferdienst (Stadt)

15.000 km/Jahr

Motivationsfahrzeug

(30 km Arbeitsweg) 30.000 km/Jahr

 CNG-Tankstelle

 Ladesäulen

CNG (Erdgas)

Vollhybride

Plug-in Hybride

Elektro

+ Saubere und effiziente Verbrennung, niedrige Kraftstoffkosten, Biogas

+ Sparsam (Stadt), effizient durch Elektrounterstützung

+ Auf kurzen Strecken lokal emissionsfrei, langstreckentauglich

+ Leise, Fahrspaß, lokal emissionsfrei, keine Fahrverbote zu erwarten

- Dünnes Tankstellennetz, Anschaffungskosten

- Anschaffungskosten, auf Autobahn kein Verbrauchsvorteil

- Mit Benzin hoher Verbrauch bei leerem Akku, Anschaffung, Gewicht

- Anschaffung, wenig Modellvielfalt, oft geringe Reichweite, lange Lieferzeiten

Plug-in Hybride

Plug-in Hybriden haben einen größeren Akku als Vollhybride. Deshalb kommen sie in der Regel rund 40 Kilometer weit, bevor sie wieder an die Steckdose müssen. Für einen Pendler, der zu Hause und an der Arbeitsstelle laden kann, passt der Plug-in Hybride optimal. Allerdings ist der Neubau von Ladeinfrastruktur teuer, der Aufwand lohnt sich also nicht für einzelne Autos. Die halbierte Dienstwagensteuer ist für Fahrer attraktiv, dafür kostet der Plug-in Hybride das Unternehmen wesentlich mehr als ein Diesel oder Benziner. Deshalb sollte Car-Policy ganz klar das Fahrprofil definieren und den Fahrer verpflichten, das Auto täglich zu laden. Denn sobald der Akku leer ist, fährt der Wagen mit Benzin und verbraucht wesentlich mehr als ein Diesel. Die derzeit nur selten erhältliche Kombination mit Dieselmotor hingegen vereint das Beste aus beiden Welten: sparsam auf der Langstrecke und emissionsfrei in der Stadt. Letztlich entscheiden das Fahrprofil und die vorhandene Infrastruktur, ob sich eine Anschaffung lohnt.

Elektro

Batterieelektrische Autos sind noch immer selten im Fuhrparkalltag. Sind am Einsatzort Ladesäulen vorhanden und haben die Autos große Akkus, spricht nichts gegen den Einsatz im Außendienst. Allerdings müssen bei der Tourenplanung lange Ladezeiten einkalkuliert werden. Da aber nur wenige Modelle mehr als 300 Kilometern weit kommen, eignen sich Stromer eher als Poolfahrzeuge am Unternehmensstandort oder zur Motivation. Die Technik selbst ist jedoch unkompliziert und wartungsarm, die Betriebskosten niedrig. Allerdings kosten E-Autos viel. Dafür dürfte der spätere Wiederverkauf leichtfallen, da sicher keine Fahrverbote drohen. Unschlagbares Argument: Am Auto selbst entstehen keine Abgase. Ansatzloser Schub und Rekuperation machen auch Neulingen Spaß. Im Laufe des Jahres werden noch einige attraktive Modelle auf den Markt kommen, die alltagstaugliche Reichweiten ermöglichen. Damit werden E-Autos für immer mehr Einsatzzwecke interessant. 

Mehr Sicherheit durch Kontrolle

Verkehrsrechtsexperten fordern den Einsatz von Alkolock. Betrunkene Autofahrer gäbe es dann nicht mehr. Warum die **Alkohol-Wegfahrsperre** dennoch diskussionswürdig ist.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Viele Faktoren beeinflussen die Sicherheit im Straßenverkehr. Einer davon ist der Mensch. Und der macht leider immer wieder Fehler. Wie, sich alkoholisiert hinters Steuer zu setzen. Nun sollen Alkohol-Wegfahrsperren betrunkene Fahrer stoppen – noch bevor sie Unheil anrichten. Für Fahrzeuge mit hohem Risikopotenzial ist es sogar vorgesehen, das sogenannte Alkolock zur Pflicht zu machen. Mit Alkolocks soll der Gesetzgeber zudem Autofahrern, die bereits mit Alkohol am Steuer erwischt wurden, eine neue Chance zur Resozialisierung geben. Das hat der 57. Verkehrsge-

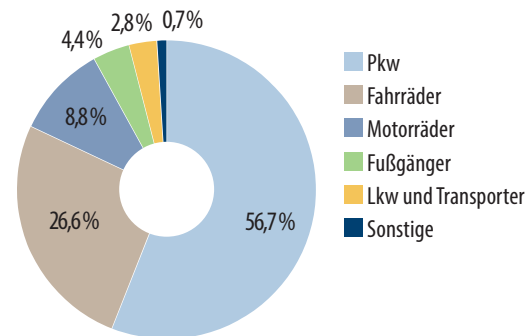
richtstag in Goslar beschlossen. Andere europäische Länder wie Frankreich und die Niederlande setzen Alkolocks bereits ein. Gut möglich, dass sie nun auch in Deutschland eingeführt werden. Empfehlungen der Expertenrunde in Goslar wurden in der Vergangenheit vielfach vom Gesetzgeber übernommen.

Alkoholtester entblößt Trunkenheitsfahrer

Der Vorschlag des Verkehrsgerichtstags: ein Modellversuch für Ersttäter, die nicht mehr als 1,59 Promille intus hatten. »Straffällig können schon Fahrer werden,



Alkoholisierte Unfallbeteiligte



Quelle: Statistisches Bundesamt, Stand: 2017

die mit relativer Fahruntüchtigkeit, also mit 0,3 Promille und Ausfallerscheinungen wie schwankender Fahrweise oder lallender Aussprache, erwischt werden«, erläutert Marc Herzog, Fachanwalt für Verkehrs-, Versicherungs- und Strafrecht. Gefährdet der Fahrer dabei den Verkehr, ist er seinen Führerschein bereits los. Es folgen zudem ein Strafverfahren, Punkte in Flensburg und eine Sperrfrist für die Neubeantragung des Führerscheins. Je nach Schwere der Tat gilt die Sperre sechs Monate bis fünf Jahre. Mit dem Alkolock-Programm sollen Fahrer ihre Sperrfrist verkürzen können.

Brisant wird es, wenn der Fahrer beruflich auf seinen Führerschein angewiesen ist oder gar auf dem Dienstweg betrunken unterwegs war. Nach nur einer Alkoholfahrt muss er mit einer Kündigung rechnen. Ein Alkolock-Programm könnte Unternehmen vor diesem drastischen Schritt bewahren. Autos mit einer Alkohol-Wegfahrsperre dürfte der Betroffene dann ausnahmsweise bewegen. Sobald der Fahrer die Zündung einschaltet, muss er in das Handgerät pusten. Nur wenn die Atemluft frei von Alkohol ist, springt das Auto an. Im anderen Fall registriert das Gerät einen Fehlversuch und hält Promille und Uhrzeit fest. Auch eine Verweigerung der Atemprobe wird gespeichert.

»Doch direkt nach dem Trunkenheitsdelikt mit dem Alkolock-Fahrzeug weiterfahren, das dürfte eine Illusion sein«, sagt Jurist Herzog. Die Behörde wird in aller Regel das Strafverfahren abwarten. Erst danach wird geprüft, ob der Betroffene für das Programm geeignet ist. Bis dahin lässt sich die führerscheinlose Zeit nur mit Urlaub, öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrdiensten von Verwandten überbrücken. »Fährt der Mitarbeiter mit einem Alkolock, kann er seine Kerndienstpflichten gegenüber

dem Arbeitgeber weiter erfüllen«, so Herzog. Ein Problem dürfte der Fahrer aber haben: Sehen die Kollegen, wie er vor jedem Start ins Gerät pustet, macht dies unter der Belegschaft schnell die Runde, und der Mitarbeiter wird als Trunkenheitsfahrer geoutet.

Versicherer plädieren für Alkolocks in allen Neuwagen

Vielleicht ist es besser, wenn Fuhrparkchefs Vorbildern wie der Firma Kuipers folgen. Die niederländische Spedition rüstete ihre gesamte Flotte freiwillig mit einem Alkolock aus. »Wir haben seither keinen Alkoholvorfall mehr gehabt. Alle Fahrer müssen erst pusten, bevor sie den Lkw starten können. So sind sie immer nüchtern unterwegs«, sagt Geschäftsführer Harry Kuipers.

Maximale Sicherheit gegen Alkohol forderte auch der 57. Verkehrsgerichtstag für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr. Aufgrund des erhöhten Gefahrenpotenzials sollen die Alkohol-Wegfahrsperren für diese Fahrergruppe Pflicht werden. Schon heute appellieren die Experten an die Bundesregierung, »Anreizsysteme für den freiwilligen Einbau« von Alkolock-Geräten zu schaffen.

Noch viel weiter gehen die Versicherer. »Wir müssen über eine Einbauverpflichtung für alle Neuwagen nachdenken, und zwar für die gesamte Europäische Union«, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Nur eine solche Maßnahme für alle würde Alkoholfahrten weitgehend verhindern. Eine pauschale Alkohol-Wegfahrsperre für alle Neuwagen geht Christian Funk von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein (DAV) deutlich zu weit. »Für Privatfahrten ist das vollkommen unverhältnismäßig«, stellt er fest. Tatsächlich konnten sich die Versicherer in Goslar nicht durchsetzen. Unfallforscher Brockmann bleibt trotzdem dabei; er würde die Geräte für alle auf 0,5 Promille einstellen lassen. Brockmann sieht damit keine Freiheiten eingeschränkt: »Mit Ausnahme von Großbritannien, wo noch eine 0,8-Promille-Grenze gilt, darf sich in ganz Europa schon heute kein Fahrer mit 0,5 Promille ans Steuer setzen.« ■



Ein Buch mit sieben Siegeln

Als Fuhrparkleiter sind Sie für die Durchführung der **Unfallverhütungsvorschriften** verantwortlich. Worum es geht und wie Sie diese umsetzen.

von Martin Schou

Gesetzestexte sind schwere Kost. Mit ewig langen Zeilen und sperrigen Fachbegriffen hoffen die Verfasser, präzise genug zu sein, damit ja keine Schlupflöcher bleiben, und eigentlich auch, dass Klarheit herrscht. Doch der gemeine Bürger kapiert im Gesetzeskauerwelsch manchmal gar nichts. Für viele Flottenmanager trifft das bei den sogenannten Unfallverhütungsvorschriften zu. Wir machen es Ihnen einfacher und bringen das Ganze in wenigen Zeilen auf den Punkt. Berufsgenossenschaften übernehmen die Rolle der gesetzlichen

Unfallversicherung. Der gesetzliche Auftrag besagt, dass die Berufsgenossenschaften dafür Sorge tragen, Arbeitsunfälle, Krankheiten durch den Beruf und gesundheitliche Gefahren am Arbeitsplatz zu verhüten. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, abgekürzt DGUV, steht an der Spitze gewerblicher Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Die DGUV ergänzt das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), das Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) und die Betriebsicherheitsverordnung (BetrSichV) und deckt im

Fahrerunterweisung

Diese neun Punkte sollten Dienstwagenfahrer kennen.

- Bedienung des Fahrzeugs (ggf. montierte Aggregate)
- Pflichten vor Fahrtantritt und während der Fahrt (z. B. Abfahrtskontrolle)
- Pflege und Instandhaltung des Fahrzeugs (z. B. Werkstattvorgaben)
- Einhaltung straßenverkehrs- und arbeitsrechtlicher Vorschriften (z. B. Beladungsgrenzen, Vorschriften zur Ladungssicherung, Lenk- und Ruhezeiten)
- Richtiger Umgang mit Alkohol, Drogen und Medikamenten
- Verhaltensweise bei Defekten, Pannen und Unfällen
- Führerscheinkontrolle
- Pflichten bei Verlust der Fahrerlaubnis/Nachweise
- Firmenspezifische Regelungen (z. B. Betriebsvereinbarungen)
- Haftung bei Schäden am Fahrzeug

Zuge all dieser Arbeitsschutzmaßnahmen die Unfallverhütung ab.

So weist das Arbeitsschutzgesetz allgemein darauf hin, dass Unternehmen ihre Mitarbeiter im Sicherheits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz unterweisen müssen. Dazu gehören auch alle Arbeitsmittel, laut Betriebssicherheitsverordnung also auch Fahrzeuge, die den Mitarbeitern vom Arbeitgeber überlassen werden. Das 100-seitige Dossier »DGUV Vorschrift 70 – Fahrzeuge« wiederum regelt, worauf Firmen und ihre Flottenmanager speziell bei Dienstwagen zu achten haben. Das Regelwerk gilt für Funktionsfahrzeuge ebenso wie für Dienstwagen der User-Chooser.

An diese Verordnung müssen sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer halten. Tun sie das nicht, erlischt im schlimmsten Fall der Versicherungsschutz. Außerdem droht dem Betrieb aufgrund der Halterhaftung ein saftiges Bußgeld. Weil Firmen die Halterhaftung gern an den Fuhrparkleiter abtreten, steht der bei schlampiger Durchführung der UVV in der Verantwortung. Geschäftlich genutzte Privatwagen der Mitarbeiter können Fuhrparkleiter allerdings getrost ignorieren – zumindest aus rechtlicher Sicht greifen die UVV hier nicht. Die DGUV schreibt drei grundlegende Maßnahmen vor.

1. Die Fahrerunterweisung

Auch wenn es banal klingt, der Fuhrparkleiter muss seine Fahrer vor der erstmaligen Nutzung eines Dienstwagens über alle sicherheitsrelevanten Maßnahmen informieren. Wo sind Warnwesten, Verbandskasten und Warndreieck? Wann und wie sind sie zu verwenden? Die DGUV erlaubt eine Online-Unterweisung. Internetschulungen bieten beispielsweise Dekra und der Bundesverband Fuhrparkmanagement an. Die Unterweisung fällt jährlich an, und ihre Durchführung sollte unbedingt schriftlich festgehalten werden.

2. Die Fahrzeugprüfung durch einen Sachkundigen

Firmen können hierfür entweder einen Mitarbeiter bestimmen, der sich mit den entsprechenden BG-Regeln, DIN-Normen und VDE-Bestimmungen sowie allen sonstigen Vorschriften vertraut macht. Oder sie lassen die Fahrzeuge von einer Prüforganisation auf Betriebssicherheit checken. In jedem Fall ist die Prüfung jährlich vorgesehen. Umfang und Inhalt der Sachkundigenprüfung sind in den DGUV-Grundsätzen verankert. Dabei wird zwischen »Arbeitssicherheit« und »Verkehrssicherheit« differenziert. Es ergibt Sinn, die Betriebssicherheitsprüfung in einem Wisch mit der Hauptuntersuchung durchzuführen. Fahrzeuge, die es mangelfrei durch die HU schaffen, müssen nur noch auf Arbeitssicherheit geprüft werden. Wie schon die Fahrerunterweisung ist auch die Sachkundigenprüfung schriftlich zu dokumentieren.

3. Die Fahrzeugprüfung durch den Fahrer

Vor Beginn jeder Fahrt ist der Mitarbeiter dazu verpflichtet, das Fahrzeug auf Mängel zu prüfen, die Vollständigkeit des vorgeschriebenen Sicherheitsequipments zu kontrollieren sowie auf die Ladungssicherung zu achten. Die DGUV-Vorschriften regeln unter anderem auch die vorschriftsmäßige Nutzung von Mobiltelefonen oder das vorgesehene Verhalten bei Unfällen. Schäden am Fahrzeug sind dem Fuhrparkverantwortlichen umgehend zu melden. Ist die Sicherheit des Fahrers gefährdet, so muss er das Auto unverzüglich abstellen. Eine To-do-Liste im Überlassungsvertrag hilft dem Fahrer. So sieht er auf einen Blick, was er vor Fahrtantritt prüfen muss. Und der Fuhrparkleiter kann auch Anweisungen festhalten, die nicht direkt die Sicherheit betreffen, dafür aber den sorgsam Umgang mit Fahrzeugen. ■

Online-Unterweisung

Webseminare zur Fahrerunterweisung mit abschließender Prüfung bieten unter anderen Dekra und der Bundesverband Fuhrparkmanagement an.

 www.dekra-safety-web.eu

 www.fleetinstruct.de

Nummer mit Folgen

Führerscheinentzug, Geld- und sogar Freiheitsstrafe: Wer **Unfallflucht** begeht, dem droht ein Nachspiel. Einfach einen Zettel mit der Telefonnummer an die Scheibe zu klemmen, genügt nicht. Wie Sie sich richtig verhalten.

von Dr. Wolf-Henning Hammer

Kurz nicht aufgepasst, schon schreddert die Stoßstange die Flanke des Nachbarwagens entlang. Frei nach dem Motto »Nichts gesehen – nichts gemerkt« verdrückt sich der eine oder andere Verursacher gern einmal vom Unfallort. Doch selbst bei noch so unscheinbaren Unfällen bekommen es Dritte in der Nähe doch irgendwie mit, die dann pflichtbewusst das Kennzeichen notieren und den Fall zur Anzeige bringen. Unfallflucht oder das »unerlaubte Entfernen vom Unfallort«, wie es in § 142 StGB heißt, ist kein Kavaliersdelikt. Ganz im Gegenteil: Der Gesetzgeber sieht eine Geldstrafe oder sogar eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren vor.

Dass aber bei Unfallflucht nach einem Parkrempler eine Freiheitsstrafe verhängt wird, ist äußerst unwahrscheinlich. Allerdings kann die Geldbuße hierfür ein beträchtliches Loch ins Portemonnaie reißen. Die übrigen Folgen des Strafverfahrens können

ebenfalls schmerzhaft sein. Dabei ist bei Bagatellschäden gar kein großer finanzieller Schaden zu befürchten. Wer als Versicherungsnehmer über einen Vertrag mit Rabattschutz verfügt, wird in der Regel noch nicht einmal hochgestuft. Außerdem sind Firmenfahrzeuge meist im Rahmen einer Flottendeckung abgesichert. Ist kein hoher Sach- oder Personenschaden entstanden, muss man sich selbst bei grober Fahrlässigkeit um den Fremdschaden keine Sorgen machen. Viel unangenehmer ist es, wenn der Versicherer bei einer Unfallflucht in Regress geht oder den Ersatz für den Kaskoschaden ablehnt.

Das richtige Verhalten nach einem Unfall

In den meisten Dienstwagen-Nutzungsvereinbarungen ist zudem verankert, dass jeder Unfall bei der Polizei gemeldet wird, auch wenn es sich nur um einen leichten Kratzer handelt. Wer dies missachtet, darf sich

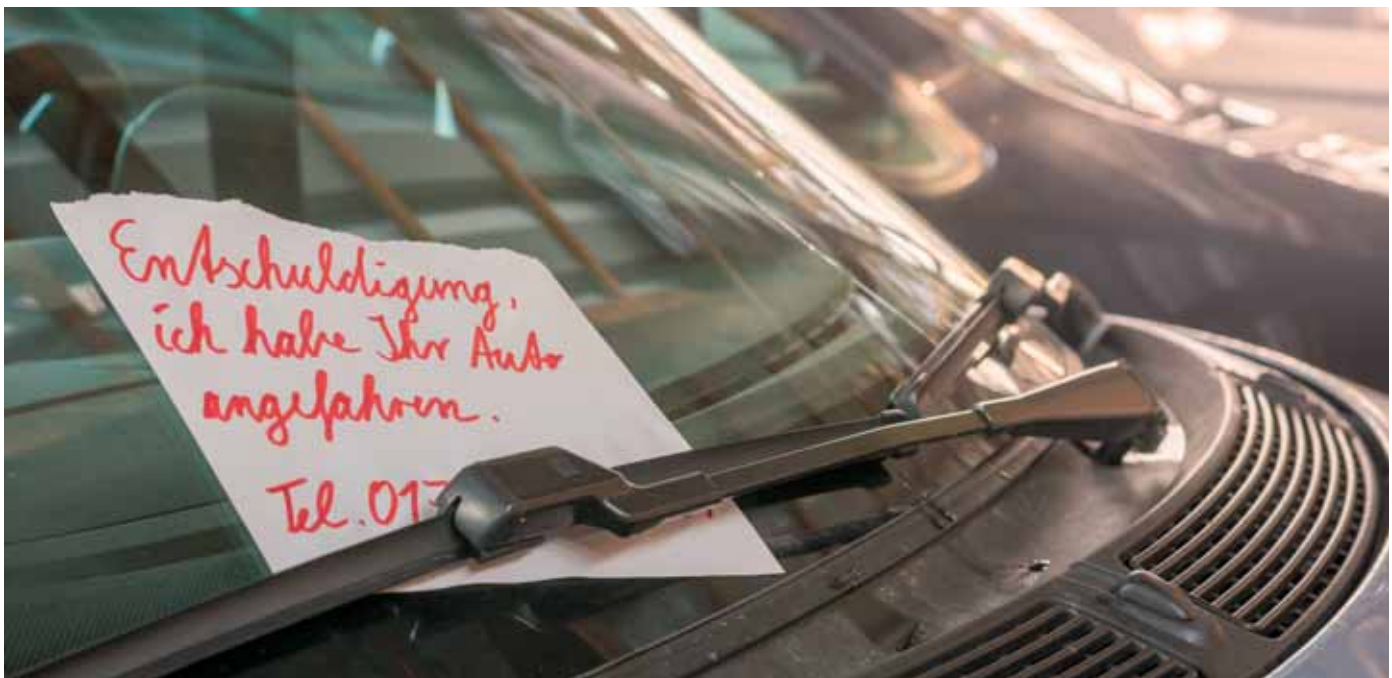


Foto: Adobe Stock/Ralf Geithe

nicht wundern, wenn ihm sein Arbeitgeber später die Verletzung der Pflichten aus dem Arbeitsvertrag vorwirft. Und spätestens bei der Leasingrückgabe fliegt der Schaden am eigenen Fahrzeug sowieso auf.

Ein anderer Aspekt ist genauso gravierend: Wer sich unerlaubt von der Unfallstelle entfernt, muss mit dem Entzug der Fahrerlaubnis rechnen (§ 69 StGB). Für Außendienstler kann dies das Ende der Karriere bedeuten. Wenn »der Angeklagte durch die bisherige Strafverfolgung

Spätestens bei der Leasingrückgabe fliegt der Schaden am eigenen Auto auf

bereits nachhaltig beeindruckt ist« oder die Gefahr besteht, dass er seinen Arbeitsplatz verliert, können die Gerichte Milde walten lassen. Rechnen sollte man damit aber nicht.

Das gilt bei Unfällen mit Kindern

Am Unfallort sollte der Dienstwagenfahrer nur die Beteiligung am Unfall gestehen sowie den eigenen Namen und die eigene Anschrift preisgeben. Außerdem sind Führerschein sowie Fahrzeugschein vorzuweisen. Das war's. Von einer Stellungnahme oder gar einem Schuldeingeständnis ist zwingend abzuraten. Wer im Schockzustand detaillierte Ausführungen zum Unfallhergang macht, schadet sich im Zweifelsfall eher selbst. Firmenwagenfahrern ist die Abgabe von Schuldanerkenntnissen in der Regel ohnehin vertraglich untersagt.

Bei Unfällen mit Kindern rufen Sie in jedem Fall die Polizei hinzu. Kinder, die

das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, sind nicht feststellungsberechtigt im Sinne von § 142 StGB. Deshalb macht sich jeder strafbar, der lediglich das Kind befragt, ob ihm etwas passiert sei, aber weder Erziehungsberechtigte noch die Polizei benachrichtigt. Werden in einem solchen Fall später Verletzungen festgestellt, die auf den Unfall zurückgeführt werden können, folgt ein Strafverfahren.

Falls keine weiteren Beteiligten am Unfallort anwesend sind, ist der Verunfallte verpflichtet, eine angemessene Zeit am Unfallort zu warten. Für die zeitliche Dauer sind die Umstände des Einzelfalls entscheidend, beispielsweise die Höhe des Schadens, die Komplexität des Unfallgeschehens oder die Lage des Unfallorts. Witterung und Tageszeit können ebenfalls eine Rolle spielen. Während bei geringem Sachschaden 10 bis 30 Minuten ausreichen, kann bei schweren und komplexen Unfällen eine Wartefrist von mehreren Stunden erforderlich sein. Entscheidend ist, ob damit zu rechnen ist, dass die Polizei oder eine andere feststellungsbereite Person – also Mitinsassen oder Passanten, die möglicherweise auf eine Feststellung des Unfallhergangs pochen – am Unfallort erscheint. Keine Wartepflicht besteht hingegen, wenn nur der eigene Wagen einen Schaden abbekommen hat.

Wer lediglich einen Zettel an die Windschutzscheibe des beschädigten Fahrzeugs klemmt, darf sich nicht wundern, wenn er kurz darauf einen »Zettel« von der Polizei erhält. Selbst wenn alle nötigen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß sein sollten, ist nicht ausgeschlossen, dass etwa Dritte den Zettel entfernen oder ihn Regen unleserlich macht. Dass einzelne Gerichte (zum Beispiel LG Hamburg, Urteil vom 18.07.2011, Az. 331 S 71/10) die Fahrerflucht in speziellen Fällen verneint haben, ist nicht verallgemeinerungsfähig. Wer sichergehen will, dass er seine Pflichten erfüllt hat, sollte die Polizei benachrichtigen und deren Weisungen einholen. ■

ETL | Kanzlei Voigt
Rechtsanwalts GmbH

Der Autor ist einer von 70 Anwälten der Kanzlei Voigt, die alle Bereiche rund um das Verkehrsrecht abdeckt. Mit über 27 Niederlassungen ist Voigt Ansprechpartner für die Autoindustrie und Geschäftskunden wie Autohäuser, Werkstätten, Speditionen und Fuhrparkleiter.

Urteile mit Signalwirkung

Mit der Car-Policy stecken Flottenchefs Rahmenbedingungen ab. **Erfahrungswerte aus Urteilen des Verkehrsrechts** helfen, die passende Leitlinie vorzugeben.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Mietwagen

Der Flottenmanager ist für einen ausreichenden Versicherungsschutz des Fuhrparks verantwortlich. Das betrifft auch Mietwagen, die kurzfristig, etwa bei Engpässen oder nach einem Unfall, in die Flotte rücken. Die Rahmenverträge mit Assekuranzen vieler Mietwagenunternehmen sehen immer noch vor, dass bei grob fahrlässigen Fahrfehlern ein Regress möglich ist. Das kann schnell zu Ärger und Mehraufwand führen. So sollte ein Mietwagenkunde den Schaden zahlen, weil er den Kaffee aus dem Becherhalter in der Mittelkonsole nicht richtig zu fassen bekam, sich mit heißem Kaffee übergoss und vor Schreck das Lenkrad verriss. Das Amtsgericht Bonn wies die Klage der Versicherung zurück. Grund: Sei ein Getränkehalter im Mietwagen, dürfe dieser auch genutzt werden. Den »Becherunfall« qualifizierte das Gericht als »leicht fahrlässig« (AG Bonn, Az. 118 C 158/17).

Streit mit Kfz-Haftpflichtversicherern gibt es auch regelmäßig, wenn Mietwagen verunfallte Dienstwagen ersetzen. In diesem Fall – so hat das Landgericht Frankfurt klargestellt – wird die sogenannte Fracke-Berechnung angewendet. Dabei wird das arithmetische Mittel der Preise aus der Schwacke-Liste und der Fraunhofer-Gesellschaft erhoben. Der Mietpreisspiegel des Fraunhofer-Instituts ist eine Initiative der deutschen Versicherungen und fällt oft niedriger aus. Laut Gericht weisen aber beide Listen Mängel auf. Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte bei Anmietung einen um eine Buchungsklasse niedrigeren Unfallsatzwagen wählen (LG Frankfurt, Az. 2-01 S 85/18; 2-01 S 97/18; 2-15 S 76/18).



Fotos: Daniel Bockwoldt (1), Fotolia (1)



Dieselfahrverbot

Bei der Anschaffung von Dieselfahrzeugen führt an ganz neuen Modellen kein Weg vorbei, denn eine Ende 2018 getroffene Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs ermöglicht Fahrverbote auch für Diesel bis zur Euro-Norm 6c. Wer seine Mitarbeiter weiterhin bedenkenlos in Städte entsenden möchte, in denen Fahrverbote drohen, sollte daher Diesel-Pkw mit dem neuesten Abgasstandard Euro 6d-Temp oder noch besser Euro 6d wählen (EuGH, Az.: Rs. T-339/16; T-352/16; T-391/16).

Ersatzwagen

Das Recht auf einen Ersatzwagen gibt es, wenn ein Händler einen eindeutigen Mangel an einem Fahrzeug nicht abstellen kann. Die Entscheidung des Bundesgerichtshofs könnte Flottenchefs helfen, widerspenstige Händler schneller zu motivieren, ein Ersatzfahrzeug zu stellen. Im vorliegenden Fall holte ein Händler einen BMW immer wieder in die Werkstatt, weil eine Warnleuchte signalisierte, die Kupplung sei überhitzt. Der Wagen sollte für eine Abkühlung 45 Minuten parken. Eine Reparatur misslang. Trotzdem lehnte der Händler einen Tausch des Fahrzeugs ab. Begründung: Die Kupplung könne bedenkenlos während der Fahrt abkühlen. Das höchste Zivilgericht hingegen sah einen eindeutigen Mangel. Das Fahrzeug eigne sich damit nicht für die gewöhnliche Verwendung als Fortbewegungsmittel (BGH, Az. VIII ZR 66/17).



Verkehrsunfall

Entgegen der landläufigen Meinung müssen Autofahrer für Verkehrsunfälle mit Fußgängern oder Einsatzfahrzeugen nicht immer haften. Daher ergibt eine systematische Rechtsprüfung Sinn. Kann der Schaden mit einer geringeren Haftungsquote abgewickelt werden, gibt es weniger Belastung für die Schadensquote insgesamt. Das bedeutet weniger Ärger mit dem Flottenversicherer. Aussichtslose Fälle gibt

es jedenfalls nicht. So gab das Oberlandesgericht München dem Fahrer eines Rettungswagens, der mit Martinshorn und Blaulicht eine Kreuzung überquerte, ein Drittel Mitschuld, weil er mit einem weiterhin blinkenden Linksabbieger kollidiert war. Er habe nicht darauf vertrauen dürfen, dass der Linksabbieger ihn überholen lasse (OLG München, Az. 10 U 2135/17).



Gar keine Haftung trug ein Autofahrer, der auf einer mehrspurigen Fahrbahn einen Fußgänger mit einem großen Plakat anfuhr und verletzte. Das Gericht stellte fest, dass der Beklagte nicht damit rechnen müssen, dass der Fußgänger plötzlich die Straße überqueren werde. Es habe für den Beklagten ferngelegen, damit zu rechnen, dass »jemand mit einer mannshohen Plakatwand nicht den 15 Meter entfernten ampelgeregelten Fußgängerüberweg nehmen würde, sondern versuchen könnte, die vier Fahrbahnen zu dem bewachten Trennstreifen in einem Zug zu überqueren«. Der Fußgänger habe sich grob verkehrswidrig verhalten (OLG Nürnberg, Az. 4 U 1386/17).

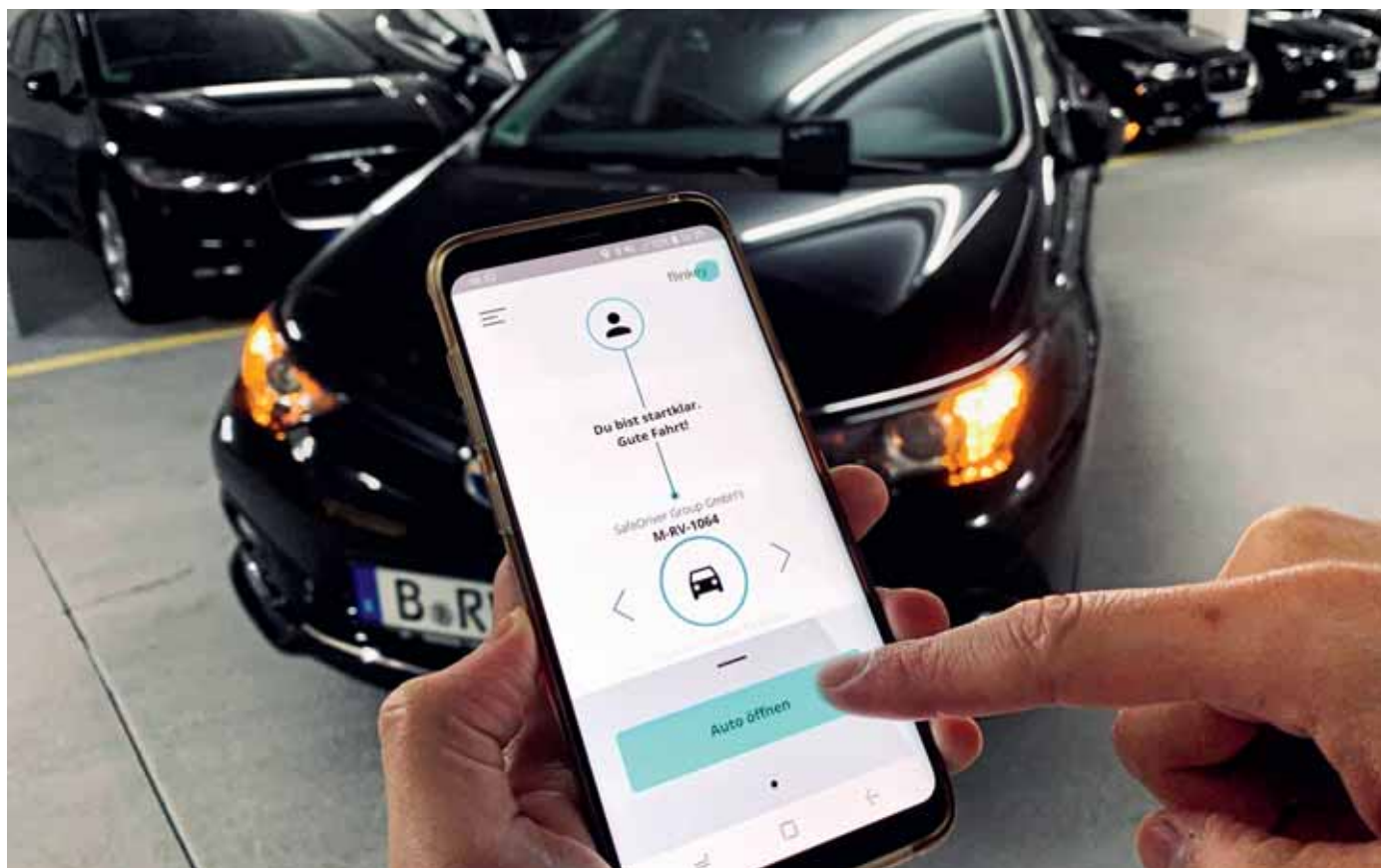
Der Schlüssel zum Erfolg

Ein reibungslos funktionierender Fahrzeugpool setzt ein intelligentes Schlüsselsystem voraus. Wie der Fahrdienstanbieter **Safe Driver Ennoo** den 500 Mitarbeitern Zugang zu 150 Autos an drei Standorten ermöglicht.

von Martin Schou

Dass Mobilitätsplattformen wie Uber in Deutschland nicht so recht in Schwung kommen, liegt in erster Linie an der Gesetzgebung. Ein Personenbeförderungsschein ist heutzutage zwar kein großer Aufwand mehr: ein ärztliches Attest, ein lupenreines polizeiliches Führungszeugnis – fertig. Allerdings ist es in Deutschland vollkommen ausgeschlossen, ein privates Fahrzeug als Uber-Taxi einzusetzen. Im Gegenteil: »Man muss tatsächlich Mietwagen- oder Taxiunternehmer sein, um ein Auto zu konzessionieren, also für gewerbliche Fahrten anbieten zu können«, erklärt Ennoo-Bereichsleiter Christoph Biastoch.

Die Macher von Safe Driver sahen darin eine Geschäftsidee und gründeten die Urban-Mobility-Sparte Ennoo. »Für den Status des Mietwagenunternehmers muss man vor der IHK eine Sach- und Fachkundeprüfung ablegen. Das ist für viele eine große Hürde. Safe Driver Ennoo ist ein konzessionierter Mietwagenunternehmer und stellt den angestellten Fahrern Autos und Arbeitsmittel im Einklang mit allen Gesetzen zur Verfügung«, sagt Biastoch. Den Ennoo-Gründern stellte sich noch eine Frage: Wie ermöglicht man den vielen Fahrern den Zugang zu den Autos?





Ein Smartphone, eine Schlüsselbox:
Ennoo-Bereichsleiter Christoph Biastoch
erklärt das digitale Schließsystem.

Je rund 50 Fahrzeuge umfassen die Flotten in Berlin, München und Düsseldorf. Standorte in weiteren Städten sind bereits in Planung. Gut 400 Fahrer klemmen sich täglich im Auftrag von Ennoo hinters Steuer und kutschieren im Schichtbetrieb Fahrgäste durch die deutschen Metropolen. Im Schnitt wird jedes Auto täglich von drei Mitarbeitern bewegt. Eine Früh-, eine Spätschicht, ein weiterer Fahrer übernimmt Sonderfahrten. »Wir haben bewusst entschieden, den Fahrern keine festen Autos zuzuordnen, damit erst gar nicht der Gedanke an ein ‚Stammfahrzeug‘ aufkommt«, sagt Biastoch.

Wie aber kommen die Fahrer an die Schlüssel? »Unsere Autos stehen in privaten Tiefgaragen, doch dort ist es oft unmöglich, Schlüsselkästen sicher zu montieren«, erklärt Biastoch. »Die meisten Schließsysteme sind umständlich einzubauen, weil sie auf die Fahrzeugelektronik zugreifen müssen. Wir leasen unsere Autos, daher wollten wir eine einfachere Lösung«, so Biastoch.

Fündig wurde Safe Driver schließlich bei Witte Digital. Der Automobilzulieferer verbaut eine Box mit dem originalen Fahrzeugschlüssel im Kofferraumboden, wo sie keinen Platz wegnimmt. Tippt der Fahrer in der zugehörigen App auf »Öffnen«, drückt ein mechanischer Stift in der Box auf den Schlüssel, wie es eben auch der menschliche Daumen machen würde. Gleiches beim Verriegeln. Jeder Autoschlüssel ist anders geformt, daher ist auch jede Box dem Automodell und dem Schlüssel angepasst.

Der Fahrdienst setzt ausschließlich den Toyota Auris Touring Sports Hybrid ein. Vorwiegend, weil die Hybride umweltfreundlich sind und wenig verbrauchen. Praktisch sei auch die 12-Volt-Steckdose im Kofferraum. Die Witte-Box verfügt zwar über einen Akku, doch Biastoch fühle sich wohler, wenn die Box laufend am Strom hängt.

Per Bluetooth kommunizieren Smartphone und Box miteinander. »Das war uns wichtig. In Tiefgaragen haben Handys kein Funksignal und somit keinen Internetempfang«, so Biastoch. Der Fahrer muss sich

allerdings einmalig die Zugangsberechtigung downloaden, bevor der Administrator über ein Onlineportal die Fahrzeugnutzer freigibt. Per E-Mail bekommen sie eine Einladung zugeschickt. App herunterladen, Passwort festlegen, schon kann's losgehen. Besonders praktisch ist es, wenn das Auto mit Keyless-Go ausgestattet ist. Weil die Box das Funksignal des Schlüssels nicht abschirmt, kann der Fahrer den Wagen per Knopfdruck starten – der Schlüssel bleibt in der Truhe.

Um die Sicherheit vor Diebstählen zu gewährleisten, arbeitet Witte Digital mit Dr. Timo Kasper zusammen. Der Bochumer Sicherheitsforscher wurde bekannt dafür, dass er vor zwei Jahren mit anderen Sicherheitsexperten Schwachstellen in den Funkschlüsseln nahezu aller Marken des VW-Konzerns aufdeckte. »Unser System wird laufend weiterentwickelt. Es würde mehrere Stunden dauern, ein Auto zu hacken. Und dann könnte man auch nur dieses eine Fahrzeug öffnen«, versichert Vertriebsleiter Mario Schwarz. Sollte dennoch ein Wagen abhandkommen, ist er über Witte versichert, sofern sich der Schlüssel in der Box des Autos befand.

Über Software und Vermittlungs-App behalten die Disponenten den Überblick über die Flotte: Sie prüfen laufend Position und Tour des Fahrers und erkennen schnell, wer den nächsten Auftrag übernehmen kann. »Der Fahrer muss nach seiner Fahrt zum Betriebssitz zurückkehren, das besagt das veraltete Personenbeförderungsrecht aus dem Jahr 1983 in Bezug auf den Mietwagenverkehr. Das soll Mietwagen von Taxen abgrenzen. Die Nachfrage nach Urban Mobility ist aber so groß, dass es faktisch immer gleich zu einer Anschlussfahrt für den Fahrer kommt«, sagt Biastoch. Die Nachfrage nach neuen Mobilitätsdiensten ist ständig steigend, jetzt sollte auch das Angebot erleichtert werden. ■

” Es würde mehrere Stunden dauern, ein Auto zu hacken. Und dann könnte man auch nur dieses eine Fahrzeug öffnen.

Mario Schwarz
Vertriebsleiter Witte Digital

Anschluss gesucht

Deutsche Hersteller haben es versäumt, frühzeitig in die **Batteriezellenproduktion** zu investieren. Die Abhängigkeit von asiatischen Zulieferern ist groß. Wer die hohen Preise für die Akkus nicht zahlt, dem geht der Saft aus. Doch es gibt Hoffnung – in Form einer neuen Batterietechnologie.

von Peter Ilg



Die deutsche Automobilindustrie ist in der Herstellung von Batterien für Elektroautos auf Zulieferer aus dem Ausland angewiesen. Heute übliche Lithium-Ionen-Akkus kommen aus Japan, Südkorea und vor allem China von Unternehmen wie Panasonic, Samsung und dem chinesischen Produzenten CATL. Diese Firmen bilden ein Oligopol aus wenigen marktbeherrschenden Großunternehmen. Allein der Marktanteil chinesischer Batteriezellenhersteller dürfte bei rund 80 Prozent liegen. Zellen für Autobatterien werden in Deutschland nicht gefertigt. »Bisher fehlt es dafür am Know-how, am Zugang zu den relevanten Rohstoffen Mangan, Lithium, Kobalt und an der Infrastruktur für die Produktion«, sagt Professor Stefan Reindl, Direktor des Instituts für Automobilwirtschaft an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt in Geislingen.

Hinzu kommen hohe Strompreise für die energieintensive Produktion der Zellen. Bis es in Deutschland qualifizierte Mitarbeiter für die Zellenproduktion, Abbaurechte für die Rohstoffe sowie Produktionsstätten gibt, um effizient Batteriezellen zu fertigen, wird noch einige Zeit vergehen. »Bis dahin bleibt die Abhängigkeit von den heute führenden Batterieherstellern nicht nur auf hohem Niveau, sie wird mittelfristig sogar noch ansteigen«, mutmaßt Reindl. Er geht davon aus, dass die deutschen Hersteller sich erst gar nicht an Lithium-Ionen-Akkus versuchen werden, sondern sich gleich auf Feststoffbatterien mit einer höheren Energiedichte konzentrieren.

Die Versorgung mit relevanten Rohstoffen für Batteriezellen ist kompliziert. Beim Lithium sind die Hersteller auf Förderländer wie Chile, Australien und China angewiesen. Große Vorkommen werden auch in Bolivien vermutet; dort haben sich erste deutsche Hersteller Abbaurechte gesichert. Lithium aber ist nicht das große Problem, davon gibt es weltweit ausreichend. Der Engpassrohstoff ist Kobalt. Dieses Metall kommt insbesondere im Kongo vor und wird dort unter sozialen Missständen gefördert. Kobalt ist der Flaschenhals für die Elektromobilität wie Rohöl >



- 1 Daimler kauft Batteriezellen extern ein und investiert dafür bis ins Jahr 2030 insgesamt 20 Milliarden Euro.
- 2 In mittlerweile weltweit acht Werken baut Daimler aus den gekauften Zellen seine E-Auto-Batterien zusammen.
- 3 Bis 2020 will Daimler 130 elektrifizierte Modelle – reine E-Autos und auch Plug-in Hybriden – auf den Markt bringen.

beim Verbrenner. »Mit Kobalt wird Preis- und Weltpolitik gemacht«, sagt Reindl. 2016 war eine Tonne Kobalt noch für 25.000 US-Dollar zu haben gewesen, dann stieg der Preis auf bis zu 95.000 US-Dollar je Tonne. Aktuell liegt er bei 36.000 US-Dollar.

Die Preise für die Batteriezellen haben starken Einfluss auf den Gesamtpreis eines Elektroautos, denn etwa ein Drittel der Herstellungskosten entfällt auf die Akkus. Damit sind die Batterien das weitaus teuerste Teil an einem Elektroauto. »Insgesamt muss es das Ziel der Hersteller sein, den Kosten- beziehungsweise Preisanteil der Batteriespeicher in Autos deutlich zu senken«, fordert Reindl. Insofern sollten sie die Forschungs- und Entwicklungskapazitäten

Feststoffbatterien könnten deutschen Herstellern aus der kostspieligen Abhängigkeit verhelfen. Sie speichern mehr Energie, benötigen weniger Rohstoffe und sind somit billiger

hinsichtlich alternativer Speichertechnologien verstärken, um die Abhängigkeit von Rohstoffmärkten und einzelnen Produzenten dauerhaft zu senken. Reindl hält das für möglich mit Feststoffbatterien. Diese Superakkus speichern viel mehr Energie als aktuelle Lithium-Ionen-Batterien, dadurch vergrößert sich die Reichweite. Sie sind sicherer, bezahlbar und ressourcenschonend. In vielversprechenden Projekten wird an alternativen Energiespeichern geforscht. »Allerdings wird es noch einige Zeit dauern, bis massentaugliche Batteriemodule entwickelt sind«, so Reindl. Und es müssen Recyclingstrukturen aufgebaut werden, um seltene Rohstoffe zurückzugewinnen.

Die Zellen für Batterien kaufen die deutschen Automobilhersteller aus Asien zu. Daraus fertigen sie an ihren Produktionsstandorten Module und konfigurieren sie mit Elektronik und Informatik. »Eine Produktion der Batterien fernab von der Fahrzeugproduktion verbietet sich durch kostspielige Transport- und Sicherheitsanforderungen für Hochvoltkomponenten«, sagt Professor Ralf Wörner, Leiter des Instituts für nachhaltige Energietechnik

und Mobilität an der Hochschule Esslingen. Ebenso wichtig seien der Effekt der kalendarischen Alterung von Batteriezellen, der einen Transport über längere Distanzen erschwert, sowie Importbesteuerungen, die die Einfuhr hemmen. Daher setzen auch die deutschen Automobilhersteller auf räumliche Nähe der Zulieferer, was Abhängigkeiten in erheblichem Maße reduziert. Der Elektroautopionier Tesla ist in diesem Punkt Vorbild für die anderen Hersteller: Im Produktionswerk von Tesla in Nevada fertigt Panasonic Batteriezellen in derselben Fabrik. Tesla teilt auf Nachfrage mit: »Wenn Lieferkette und Batterieherstellung unter einem Dach sind, senkt das die Kosten für die Akkus.« Bei den Batterien ist Tesla dem Wettbewerb finanziell weit voraus. Bislang verdienen die Amerikaner aber noch kein Geld mit den Autos, weil die Stückzahlen noch viel zu gering sind. Der Vorteil traditioneller Automobilhersteller gegenüber Tesla liegt in den konventionellen Fahrzeugen, mit denen sie Geld verdienen, um ihre Elektroautoentwicklungen zu finanzieren. »Allerdings schwinden diese Margen in den kommenden fünf Jahren deutlich, weil Mehrausgaben für zukünftige Abgasnachbehandlung und Verbrauchsreduktion nicht an Kunden weitergegeben

werden können«, vermutet Wörner. Da diese Tendenzen das Hauptvolumen in den wichtigsten Absatzmärkten gleichermaßen betreffen, könne eine unveränderte Produktion von ausschließlich konventionellen Antrieben sehr schnell zum Nachteil gereichen.

Jetzt erhöhen etablierte Automobilhersteller mit leistungsfähigen Elektrofahrzeugen den Wettbewerbsdruck. Jaguar, Audi, Mercedes und Porsche greifen Tesla an. »Nahezu im Monatstakt werden in den kommenden Jahren neue Elektrofahrzeuge etablierter Automobilhersteller vorgestellt«, so Stefan Reindl von der Hochschule Geislingen. Die seien in der Lage, die Produktion routinemäßig an neue Modelle anzupassen, um eine ausreichende Lieferfähigkeit bei hoher Produktqualität sicherzustellen. An der Menge hat es bei Tesla stets gemangelt. »Die aktuelle Tesla-Wettbewerbsposition könnte nun rasch ins Wanken kommen«, sagt Reindl. Das Ende des Tesla-Monopols hat begonnen. ■



Im US-Bundesstaat Nevada baut Tesla E-Motoren und Batterien für den neuen Model 3 komplett in Eigenregie. Die Akkus dazu produziert Panasonic, ebenfalls in Gigafactory. Das spart lange Transportwege.

DIE NEUE GESCHÄFTSWAGENKLASSE. DER JEEP® COMPASS.

BUSINESS LEASING

AB MTL. **214 €** NETTO¹



Eine schnelle, leistungsstarke Geschäftswelt braucht ein genauso starkes Fahrzeug: Der Jeep® Compass bietet reizvolle Extras für Geschäftskunden zu attraktiven Konditionen. Genießen Sie die Annehmlichkeiten der speziell auf Ihre Bedürfnisse abgestimmten Komfortausstattung – auch bei längeren Geschäftsreisen.

Jeep®

DAS ORIGINAL

jeep.de

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG für den Jeep® Compass MY19 Longitude 1.4l MultiAir 103 kW (140 PS) E6D 4x2 MT6: innerorts 8,7; außerorts 5,7; kombiniert 6,8. CO₂-Emission (g/km): kombiniert 155.

¹ Ein unverbindliches Leasingbeispiel der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn, für Gewerbekunden, für den Jeep® Compass MY19 Longitude 1.4l MultiAir 103kw (140PS) E6D 4x2 MT6 zzgl. Überführungskosten und MwSt., inkl. GAP-Versicherung; Monatsrate € 214,- (exkl. MwSt.), Gesamtlauflistung 40.000 km, Laufzeit 48 Monate, ohne Leasingsonderzahlung.

² 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre gleichwertige Jeep® Neuwagenanschlussgarantie inkl. europaweiter Mobilitätsgarantie der Allianz Versicherungs-AG gemäß ihren Bedingungen.

Angebot für gewerbliche Kunden, gültig für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge Jeep® Compass MY19 Longitude 1.4l MultiAir 103kw (140PS) E6D 4x2 MT6 bis 31.03.2019. Nicht kombinierbar mit allen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Jeep® Partnern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

4 JAHRE
JEEP GARANTIE²
Ohne Kilometerbegrenzung

FCA BANK
Deutschland



FCA | FLEET & BUSINESS



Geht doch!

In gewohnter Premiumqualität schickt **Audi** den Elektro-SUV **E-Tron** auf die Reise – mit Alexa an Bord und der Option auf ein nachträgliches Upgrade.

von Martin Schou

Na endlich! Jahrelang faselten unsere deutschen Premiumhersteller von Elektroautos. Auf der Straße surren aber nur Tesla herum, sogar Jaguar war mit dem I-Pace schneller. Audi macht nun den Anfang mit der aus Deutschland versprochenen »Elektro-Offensive«. Dabei tritt der 4,90 Meter lange E-Tron recht unscheinbar ins Rampenlicht. Nach Alleinstellungsmerkmalen muss man suchen: Der Singleframe ist mit Lamellen zugeklebt, hinten fehlen klassische Auspuffendrohre, nachts erkennt man ihn am Tagfahrlicht. Der Rest ist typisch Q-Familie. Wie beim neuen Q8 spannen die Designer zwischen die Rückleuchten ein Leuchtenband als Brücke.

Ganz so stinknormal ist er dann aber doch nicht. Wo sich üblicherweise dicke Außenspiegel aus der Karosserie

wölben, stehen beim E-Tron lediglich zwei schmale Streben ab. An deren Spitzen scannen kleine Kameras den toten Winkel. Für den Fahrer ist das auf faustgroßen Bildschirmen im Cockpit zu sehen. Beeindruckende Technik, die Umstellung fällt aber schwerer als gedacht. Aus Gewohnheit geht der Blick immer zuerst zum eigentlichen Außenspiegel.

Ob der virtuelle Schnickschnack überhaupt Vorteile bringt? Das Sichtfeld ist größer, okay. In erster Linie verleiht es dem E-Tron aber einen futuristischen Touch. Obwohl die gleiche Infotainmenteinheit wie im A6 oder A8 verbaut ist, wirkt alles durch die zusätzlichen Displays etwas moderner als sonst. Zwei schicke Touchscreens türmen sich an der Mittelkon-



1

1 Die Ladeklappe surrt elektrisch auf. Ein weiterer Anschluss ist auf der rechten Seite.

2 Unter der vorderen Haube sind die Ladekabel verstaut.

3 In den Kofferraum passen 660 Liter Gepäck.



2



3

sole auf. Ein großer digitaler Instrumentenkasten macht sich hinterm Steuer breit. Im E-SUV herrscht Oberklasse-Feeling pur. Kein Sparprogramm etwa, um den teuren Elektroantrieb querzufinanzieren.

Damit wir uns wohlfühlen, fächelt uns der Audi frische Bergluft oder eine Meeresbrise zu, massiert uns das Kreuz und erhellt das Interieur in beruhigenden Farben. Weil Vernetzung im Auto immer wichtiger wird, darf Alexa im E-Tron mitfahren. Über den Amazon-Sprachassistenten können wir im Wagen Musik abspielen, aber auch per Sprachkommando daheim die Garage öffnen oder die Wohnung vorheizen.

Mit dem E-Tron führt Audi zudem die Option auf Option ein: Der Kunde kann nachträglich Sonderausstattung hinzubuchen – Extras wie das Digitalradio DAB+, aber auch Assistenzsysteme oder vom Standard-LED-Scheinwerfer auf die Matrix-Leuchten upgraden. Das funktioniert sogar von unterwegs über das MMI-Multimediasystem.

Dienstwagenfahrer werden den E-SUV wohl aber von Anfang an vollpacken. Rechtzeitig zum Markt-

start des Elektro-Audi kommen die nämlich ab 2019 in den Genuss der halbierten Dienstwagensteuer für E-Autos. Sprich: Bei der Berechnung des geldwerten Vorteils wird der halbe Listenpreis herangezogen. Um Ihnen das einmal vor Augen zu halten: Mit dem E-Tron (ab 67.142 Euro) sind User-Chooser dann so günstig wie mit einem Kompaktwagen unterwegs.

Und sie haben richtig viel Spaß beim Fahren. Mit 2,5 Tonnen ist der E-SUV zwar ein richtiges Schwergewicht, doch davon spürt man nichts. Die Beschleunigung ist brutal – E-Power sei dank. Vom Start weg packen die maximalen 664 Nm Drehmoment zu. Beim Ampelstart zieht er auf den ersten Metern jeden Sportwagen ab. Nach 5,7 Sekunden knackt der Elektro-SUV die 100er-Marke. Schneller als 200 km/h mag der Audi aber nicht, sonst würde den Akkus allzu schnell der Saft ausgehen.

Das 700 Kilo schwere Akku-Pack macht sich wie eine Doppelbettmatratze unter den Sitzen breit. Die Kilos sind gleichmäßig auf die Achsen verteilt. Der Schwerpunkt liegt tief, auf einem ähnlichen Niveau >



1 Kaum noch Tasten, im Audi-Cockpit wird nahezu alles über zwei Touchscreens bedient.



2 Was im toten Winkel passiert, sieht der Fahrer auf Bildschirmen oberhalb der Türgriffe.

3 Muss ja keiner wissen: Nur ein dezenter Schriftzug deutet auf das E-Modell hin.

wie beim A6. Der SUV kann daher sportlich ums Eck ziehen. Wir cruisen aber lieber entspannt. Weil die Luftfederung jegliche Unebenheit aus dem Asphalt bügelt. Und der SUV seine Passagiere akustisch rigoros von der Außenwelt abkapselt. Lediglich ein leises Surren der E-Maschine dringt durch. Minimale Wind- und Abrollgeräusche. Es ist so leise, dass wir sogar die kleinen Elektromotoren unserer Sitzmassage hoch- und runterwandern hören. Oder das leise Klicken wahrnehmen, wenn der Touchscreen ein Feedback auf den Zeigefinger gibt.

Audi verspricht eine Reichweite von über 400 Kilometern (WLTP). An einer 400-Volt-Drehstromsteckdose mit bis zu 11 kW Leistung braucht der Stromer einen ganzen Arbeitstag (8,5 Stunden), bis die Akkus wieder voll sind. Unterwegs an einer 150-kW-Schnellladesäule ist er nach einer ausgedehnten Kaffeepause (30 Minuten) wieder flott. Energie speist der E-Tron auch wäh-

rend der Fahrt in die 95 kWh große Batterie. Im Schubetrieb, aber auch beim leichten Anbremsen arbeiten die Elektromotoren als Generatoren. Erst wenn der Fahrer stärker auf die Bremse tritt, packen die Scheiben der konventionellen Bremsen zu. Einen Übergang von elektrischer auf hydraulische Bremsung fühlt der Fahrer im Fuß nicht heraus.

Am einfachsten jedoch ist es, wenn der adaptive Fahrassistent stets das erlaubte Tempo abliest und mit vorgegebener Naviroute vor Kurven oder Ortschaften eigenständig herunterbremst – das macht der E-Tron zuverlässig und souverän. Ein Vorge-schmack aufs teilautonome Fahren. Doch bis wir endlich in den Genuss selbstfahrender Autos kommen, wird noch viele Jahre drüber gesprochen. ■

Audi E-Tron

55 Quattro

Leistung 300 kW (408 PS)

Drehmoment 664 Nm

Batterietyp Lithium-Ionen

Batteriekapazität 95 kWh

WLTP-Verbrauch 22,5 kWh/100 km

Reichweite 417 km

Ladezeit 0,5 h (150 kW)/8,5 h (11 kW)

Beschleunigung 0–100 km/h 5,7 s

Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

Kofferraum 660–1.725 l

Preis 67.142 Euro

Betriebskosten¹⁾ 190,8/119,0 ct/km

¹⁾ 10.000/20.000 km p. a., 60/36 Monate DEKRA





Reichweitenangst, ade!

Viele Firmen meiden Elektroautos wegen ihrer geringen Reichweite. Der **Kia E-Niro** räumt mit dem Vorurteil auf und hat auch noch viel Platz.

von Immanuel Schneeberger

Wie der aus dem gleichen Konzern stammende Hyundai Kona will der Kia E-Niro vor allem durch seine praxistaugliche Reichweite die Marktstellung der Koreaner im Bereich alternativer Antriebe weiter stärken. Dazu verhilft ihm ein Akku, der bereits serienmäßig 39,2 kWh Kapazität mitbringt. Zum Vergleich: Nissans Leaf bietet 40 kWh, der e-Golf nur 36.

Großer Vorteil des E-Niro ist aber die Option auf ein größeres Energiereservoir mit 64 kWh. In Verbindung mit dem vergleichsweise geringen Stromverbrauch schafft der Niro so 455 Kilometer Reichweite nach dem aktuellen WLTP-Zyklus. Die größere Version kostet zwar mehr, dennoch sollen sich laut Kia über 90 Prozent der Kunden für sie entscheiden.

Das mag auch daran liegen, dass der Elektromotor in Verbindung mit dem größeren Akku 204 PS anstelle von 136 PS leistet. Außerdem gibt es die unbedingt empfehlenswerte Wärmepumpe nur für die stärkere

Variante. Sie ist vor allem im Winter wichtig, da sie die Akkuabwärme für die Heizung nutzen kann und so die Reichweite erheblich verlängert. Das war es aber beinahe schon an elektro-spezifischen Sonderausstattungen für den Niro. Von außen ist die ab dem 6. April erhältliche Elektroversion kaum vom Hybriden und Plug-in Hybriden zu unterscheiden.

Typisch für Elektroautos ist der beeindruckende Schub aus dem Stand. Zu ersten Testfahrten stand nur die stärkere Version bereit, die den 1,8-Tonner in 7,8 Sekunden auf Landstraßentempo beschleunigt. Sein 453 Kilogramm schwerer Akku mit 294 Zellen in drei Modulen ist vollständig im Unterboden untergebracht. Das senkt den Schwerpunkt und verbessert die Kurvenlage. Dabei ist der Stromer zwar schneller, mit Preisen ab 28.815 Euro (abzüglich 4.000 Euro Elektrobonus) aber kaum teurer als sein Geschwistermodell mit dem Plug-in Hybriden. Für den großen Akku werden mindestens 32.000 Euro (abzüglich Bonus) fällig. Dort empfiehlt sich aber die mittlere Ausstattung für weitere 3.000 Euro. Neben einigen Annehmlichkeiten wie Sitzheizung und Navi ist dann auch die Wärmepumpe dabei. **■**

Kia E-Niro

Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Batteriekap.	Verbrauch ¹⁾	Reichweite	Ladezeit ²⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis ³⁾	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
40 kWh	100 kW (136 PS)	9,8 s	155 km/h	39,2 kWh	15,3 kWh	289 km	0,75–11,3 h	451–1.405 l	413 kg	24.815 Euro	93,6/55,9 ct/km	A+
64 kWh	150 kW (204 PS)	7,8 s	167 km/h	64 kWh	15,9 kWh	455 km	0,75–17,8 h	451–1.405 l	418 kg	28.008 Euro	100,9/60,4 ct/km	A+

Herstellerangaben; ¹⁾ WLTP; ²⁾ von 20 auf 80 Prozent; ³⁾ Umweltbonus bereits abgezogen

⁴⁾ Bei 10.000/20.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von **DEKRA**

ES fährt sich gut

Komfortabel, leise, vor allem aber sparsam: Der neue **Lexus ES** mit Hybridantrieb soll besonders bei Käufern von Geschäftswagen punkten.

von Hanno Boblenz

Während halb Europa über Dieselfahrverbote sinniert, reiben sich die Verkäufer von Toyota zufrieden die Hände: Mit ihrer Hybridtechnik haben die Japaner die passende Antwort aufs Stickoxid-Problem der Innenstädte. Jetzt nimmt Lexus die eher sportliche GS-Baureihe vom Markt und ersetzt sie durch den ES. Die klassische Limousine im Format eines Audi A6 oder Mercedes E-Klasse gibt ihren Einstand in Europa. Auf US-amerikanischen Straßen ist der ES bereits seit 1989 unterwegs, aktuell in der siebten Generation. Über 2,3 Millionen Stück hat Lexus dort verkauft.

Lang, flach und breit wirkt immer, wobei der ES dank seiner coupéhaften Silhouette gar nicht wie ein Fünf-Meter-Trumm aussieht. Taucht allerdings sein massiver Kühlergrill im Rückspiegel auf, macht man ehrfurchtsvoll Platz.

Innen ist die Limousine angenehm unaufgeregt gestylt. Durchs Lenkrad fällt der Blick auf ein klassisches Rundinstrument, das in den teureren Varianten auf Knopfdruck mechanisch ein paar Zentimeter zur Seite fährt und zusätzlich Bordinfos anzeigt. In der Mitte sitzt der je nach Ausstattung 8 oder 12,3 Zoll große Bildschirm, darunter jede Menge Schalter und



Knöpfe. Im Vergleich zu den digitalen Cockpit-Kinos anderer Autos wirkt das fast ein wenig antiquiert. Andererseits macht das riesige informative Head-up-Display (1.260 Euro) vieles wett. Auch die Kartendarstellung des Navis passt, wenngleich die gewöhnungsbedürftige Bedienung über das Touchpad selten auf Anhieb klappt. Außerdem müssen die Käufer auf bordeigenes WLAN, Onlinedienste oder eine Fahrzeug-App verzichten.

Statt auf Vernetzung setzt Lexus auf Komfort und Luxus. Ab der 45.630 Euro teuren Executive-Ausstattung ist der Innenraum großzügig mit Holz und hochwertigem Leder ausgekleidet. Nur 500 Euro mehr kostet die Business Edition mit Navigation. Die neuen Sitze sind spürbar bequemer als in anderen Modellen der Marke. Speziell die schmaler geschnittenen Polster der F-Sport-Version (47.900 Euro) überzeugen mit gutem Seitenhalt. Erstklassig fällt das Platzangebot hinten aus, wo selbst große Mitfahrer ihre Beine bequem unterbringen. Nur nach oben wird die Luft dünn wegen des schräg abfallenden Dachs und des serienmäßigen Schiebedachs. Der Kofferraum dagegen ist wirklich geräumig, da die Batterie des Hybridsystems unter der Rückbank sitzt.

Mittlerweile ist Lexus bei der vierten Hybrid-Generation angekommen. Sie kombiniert die 178 PS eines 2,5 Liter großen Benziners mit den 120 PS eines E-Motors. Als Systemleistung gibt Lexus 218 PS an. Das klingt nach mehr, als es sich anfühlt.

Zwar rennt der ES theoretisch in knapp neun Sekunden auf 100 km/h – in der Praxis wird man es ruhiger angehen lassen. Denn bei Vollgas quält sich der mit einem stufenlosen Getriebe gekoppelte Sauger am Drehzahlbegrenzer entlang. Spaß macht das nicht, und ins Polster wird man dabei auch nicht wirklich gedrückt.

Dafür ist das Auto sehr leise und komfortabel. Außerdem kann man das Sparpotenzial des Hybriden nur ausnutzen, wenn man sich zurückhält. Bei Tempo 120 zeigt der Bordcomputer einen Verbrauch von knapp sieben Litern. Sein wahres Potenzial spielt der ES aber in der Stadt aus. Dort fährt er oft ein, zwei Kilometer elektrisch, und lädt die Batterie beim Bremsen blitzschnell wieder auf. Ein Praxisverbrauch von fünf Litern ist durchaus drin. Kein Wunder, dass sich Lexus gute Geschäfte mit Taxiunternehmern und Shuttlediensten erhofft. **FA**



Lexus ES

300h

Hubraum/Zylinder 2.487 cm³/4
 Getriebe/Gänge A/1¹⁾
 Systemleistung 160 kW (218 PS)
 Drehmoment k. A.
 Beschleunigung 0–100 km/h 8,9 s
 Höchstgeschwindigkeit 180 km/h
 Verbrauch/CO₂²⁾ 4,4/5,3 l / 100/119 g
 Effizienzklasse A+
 Kofferraum 454 l
 Zuladung 470 kg
 Preis 40.504 Euro³⁾
Betriebskosten³⁾ 80,8/52,5 ct/km

¹⁾ stufenloses CVT-Getriebe; ²⁾ NEFZ/WLTP; ³⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate **DEKRA**
 Motor erfüllt Euro 6d-Temp



- 1 Statt eines Cockpit-Kinos verwendet Lexus ein klassisches analoges Rundinstrument als Tacho. In der Mitte der große Bildschirm für das Navi, darunter etliche Tasten der Klimaanlage.
- 2 Smartphones lassen sich kabellos aufladen.
- 3 Wie bei Lexus üblich, ist der Hybridmotor mit einem stufenlosen CVT-Getriebe gekoppelt. Das Navi wird über das Touchpad daneben bedient.
- 4 Allzu dynamisch ist der Lexus nicht, dafür leise und komfortabel.



Sport auf Spanisch

Auf Ateca und Arona folgt nun der **Seat Tarraco**. Das sportliche Midsize-SUV soll in der Premiumklasse wildern.

von Guido Borck

Er ist 4,74 Meter lang und damit schon eine imposante Erscheinung. Der neue Seat Tarraco teilt sich die Plattform mit Skoda Kodiaq sowie VW Tiguan Allspace und setzt auf Größe. Wie seine Konzernbrüder gibt es ihn wahlweise mit fünf oder sieben Sitzen. Doch setzt der Spanier im direkten Vergleich mehr auf den sportlichen Außendienstler und möchte mit einem gehobenen Premiumanspruch auf sich aufmerksam machen. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer an seiner Front sollen dazu ebenso beitragen wie der dreidimensionale Kühlergrill, der mit reichlich Chrom verziert wurde. Auch rollt der Tarraco nicht in Spanien, sondern im VW-Werk in Wolfsburg vom Band.

Serienmäßiges virtuelles Cockpit

Innen ist der Tarraco gleichermaßen funktional wie modern. Praxistaugliche Ablagen gibt es in Hülle und Fülle, und ein virtuelles Cockpit ist beim neuen Midsize-SUV bereits in der Einstiegsvariante Style an Bord.

Wie viel sie kostet, darüber schweigt sich Seat allerdings noch aus. Klar ist nur, dass für den der 150 PS starke Benziner gut 25.000 Euro fällig sind. Selbstverständlich lässt sich die Ansicht der digitalen Zehnzoll-Instrumente in drei Stufen verändern. So kann der Fahrer die Kohre beispielsweise die Navigationskarte großflächig heranzoomen. Rechts daneben und in griffgünstiger Reichweite befindet sich das frei stehende Multimediasystem mit seinem acht Zoll großen Touchscreen. Das einfach zu bedienende Infotainment vernetzt Smartphones über Apple Carplay und Android Auto, kann als WLAN-Hotspot genutzt werden und wechselt die Radiosender mittels Gestensteuerung und per angedeuteter Wischbewegung.

Insgesamt hinterlässt der Innenraum rund ums Cockpit einen sehr wertigen Eindruck. Die anschmiegsamen Softtouch-Materialien gefallen und sind passgenau verarbeitet. Doch beim genaueren Hinschauen wollen die harten Kunststoffe im unteren Bereich nicht ganz zum anvisierten Premium-

- 1 Das SUV ist Seat-typisch kantig, was die LED-Rückleuchten nochmals unterstreichen.
- 2 Der Fahrer eines Allradmodells kann unter mehreren Fahrprogrammen wählen.
- 3 Ein digitales Cockpit ist bereits beim Basismodell Style serienmäßig mit an Bord.
- 4 Den Tarraco gibt es wahlweise auch als Siebensitzer. Ganz hinten geht es eng zu, ansonsten bietet er viel Platz.



Seat Tarraco

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ²⁾	CO ₂ ²⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
2.0 TDI	1.968 cm ³	4	S/6	110 kW (150 PS)	340 Nm/1.750	9,8 s	202 km/h	4,9/5,7 D	129/148 g	760–1.920 l	603 kg	28.361	62,6/42,0 ct/km	A
2.0 TDI ¹⁾	1.968 cm ³	4	A/7	140 kW (190 PS)	400 Nm/1.750	8,0 s	210 km/h	5,6/7,0 D	147/183 g	760–1.920 l	594 kg	36.806	73,4/49,3 ct/km	B
1.5 TSI	1.498 cm ³	4	S/6	110 kW (150 PS)	250 Nm/1.500	9,7 s	201 km/h	6,6/7,3 S	152/165 g	760–1.920 l	621 kg	25.193	63,0/44,3 ct/km	C
2.0 TSI ¹⁾	1.984 cm ³	4	A/7	140 kW (190 PS)	320 Nm/4.200	8,0 s	211 km/h	7,3/9,0 S	166/204 g	760–1.920 l	607 kg	33.933	75,3/52,7 ct/km	C

Herstellerangaben. Motoren erfüllen Euro 6d-Temp. ¹⁾ Allradantrieb; ²⁾ NEFZ/WLTP

³⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

eindruck passen. Weiterer Kritikpunkt: Langbeinigen Fahrern und Beifahrern mangelt es an genügend Oberschenkelauflage, da die Sitzflächen einfach zu kurz bemessen sind.


Viel Platz im Innern

Dafür entschädigt der Tarraco mit einem überaus reichhaltigen Platzangebot. Vorn und insbesondere in der zweiten Reihe gibt es für alle Gäste viel Bewegungsfreiheit. Im optionalen Siebensitzer wird es dagegen ganz hinten schon eng. Erwachsene fühlen sich hier allenfalls auf kurzen Strecken wohl, und auch der Zugang in den Fond erfordert ein gewisses Maß an Gelenkigkeit. Klar, das ist nichts für stämmige Kollegen, sondern eher was für die Kids. Wird die volle Bestuh-

lung nicht benötigt, lassen sich die Sitze mit wenigen Handgriffen im Fahrzeugboden versenken. Dann wächst der Gepäckraum von minimal 230 auf weiterhin glattflächige 1.775 Liter an. Beim Fünfsitzer ist es mit 760 bis maximal 1.920 Litern nochmals deutlich mehr Stauraum. Die Heckklappe schwingt auf Wunsch elektrisch auf und zu, und für langes Lade-gut lässt sich die Beifahrerlehne umklappen.

Für den Antrieb sorgen zwei Diesel und Benziner mit jeweils 150 sowie 190 PS. Die beiden Zweiliter-Diesel sind empfehlenswert und kommen mit dem Tarraco gut zurecht. Die Kraft setzt zwar beim Beschleunigen minimal verzögert ein, doch ist die Entfaltung schön gleichmäßig. Gut zudem, dass

beide Selbstzündervarianten auch bei höherem Tempo recht leise sind und das Siebengang-DSG mit flotten Schaltzeiten aufwartet.

Das Fahrwerk hat sich Seat noch einmal zur Brust genommen und überarbeitet. Während das Serienfahrwerk identisch mit dem des tschechischen Konzernbruders Skoda Kodiaq ist, wurde das adaptive Dämpfersystem (DCC) für den Tarraco straffer abgestimmt. Das macht ihn sportlicher. Und in Verbindung mit der progressiven Lenkung geht der spanische Ableger zielgenau und handlich ums Eck. Dienstwagenfahrer brauchen aber dennoch keinen knochenharten Athleten zu befürchten, denn der Seat verwöhnt seine Passagiere jederzeit mit einem ausgewogenen Abrollkomfort. 

Die Alternative

Beim praktischen und schicken Shooting Brake **Kia Proceed** stimmen Preis und Optik. Reicht das, um die Kompaktklasse aufzumischen?

von Hanno Boblenz

Das Designrezept für den Proceed ist so einfach wie überzeugend: Auf die Plattform des Ceed stülpten die Ingenieure eine 4,61 Meter lange und nur 1,42 Meter hohe Karosserie, die das Raumangebot des Kombi mit der Optik eines Coupés verbindet. Unter der Heckklappe des Shooting Brake verbirgt sich ein sehr geräumiger Laderaum, größer als der vieler kompakter Kombis und gut zu beladen. Zusätzlich gibt es eine firmenwagen-konforme Ladungssicherung samt Gepäcknetz und Schienensystem.

Also alles richtig gemacht? Scheint so. Flache Silhouette, kurze Überhänge, hinten eine Prise Porsche

Panamera samt durchgehendem LED-Leuchtband – das dürfte speziell bei jüngeren Käufern ankommen. Im Innenraum macht der Proceed dezent auf Sport: mit flachem Lederlenkrad, Alupedalen und Sportsitzen in Stoff-Leder-Kombination. Weiche Oberflächen und Metalleinlagen durchziehen Cockpit und Seitenverkleidung. Anders als bei dem in Korea gebauten Stinger wirkt im Proceed alles hochwertig und gut verarbeitet. Qualitativ unterscheidet sich dieser Kia kaum von einem Opel oder VW. Wieso auch? Entwickelt in Rüsselsheim, gebaut in der Slowakei, abgestimmt auf den Straßen der Eifel und auf der Nord-



schleife des Nürburgrings ist der Proceed ein durch und durch europäisches Auto.

Auch das Fahrwerk überzeugt. Die Entwickler haben den Wagen sportlicher ausgelegt als seine Schwestermodelle. Erfreulicherweise übertreibt er's nicht, ist straff, aber nicht zu hart abgestimmt und macht mit seiner direkten Lenkung Lust auf kurvige Landstraßen.

Das Fahrwerk passt gut zu den beiden Basismotoren, dem 140 PS starken Benziner (23.270 Euro) und dem Diesel mit 136 PS (24.865 Euro). Damit ist der Kompaktwagen nicht übermäßig, aber ausreichend motorisiert. Der Selbstzünder macht seine Sache erwartungsgemäß ordentlich. Der sehr leise Benziner überzeugt mit kraftvollem Antritt und gutem Durchzug. Beide Motoren gibt es nur in GT-Line-Ausstattung samt einem etwas unmotiviert auf die Mittelkonsole gepflanzten 7-Zoll-Touchscreen. Darauf laufen das einfach bedienbare Navi sowie das Bordmenü. Viele Funktionen lassen sich aber ganz konventionell über Knöpfe und Tasten schalten, was per se kein Nachteil ist. Ebenso wenig wie das konventionelle Cockpit mit klassischen Rundinstrumenten und kleinem Display für Bordcomputer oder Navipeile.

Dazu gibt's eine umfangreiche Serienausstattung, die kaum Wünsche offenlässt. Kia gibt dem Proceed alle klassenüblichen Assistenzsysteme serienmäßig mit, dazu Sitzheizung, Klimaautomatik, beheizbares Lenkrad und DAB-Radio. Online geht der Proceed über eine Kia-App und Datenverbindung per Smartphone. Dann werden Echtzeit-Verkehrsinfos eingespielt, aktuelle Spritpreise oder Hinweise auf freie Parkplätze.

Wer sich für den 204 PS starken Proceed 1.6 als Geschäftswagen entscheidet, muss



1



2




3



4

- 1 Das Cockpit mit klassischen Rundinstrumenten ist sauber und hochwertig verarbeitet.
- 2 Der GT fährt auf 19-Zöllern und mit roten Bremssätteln vor.
- 3 Von hinten erinnert der Proceed ein wenig an den Porsche Panamera.
- 4 Die Sportsitze des GT geben guten Seitenhalt. Leder ist im stärksten Proceed Serie.

dem Händler 26.200 Euro auf die Theke blättern. Gibt's das Budget her, ist er unterm Strich aber die bessere Wahl. Straffer abgestimmt, mit Kontursitzen, optischen Gimmicks und Klappenauspuff samt dezent brabbelndem Motorsound ist er konsequenter sportlich ausgerichtet, ohne den Komfort zu vernachlässigen. Dazu gibt's noch mehr Extras, wie die elektrische Heckklappe, Frontscheibenheizung oder Ledersitze, sodass sich die knapp 3.000 Euro Aufpreis gegenüber dem kleinen Benziner relativieren.

Während Kia mit dem Ceed Kombi bereits ein sehr attraktives Modell vor allem für Funktionsfuhrparks anbietet, könnte es mit dem Proceed nun auch bei User-Choosern klappen. Als Sportkombi passt er in die Dienstwagenordnung der meisten Unternehmen. Das Auto ist schick, sehr gut ausgestattet und top verarbeitet. Und falls das Flottenmanagement handfestere Argumente braucht, kann Kia auf sieben Jahre Garantie sowie Full-Service-Finanzierungsangebote verweisen. 

Kia Proceed

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0-100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
1.6 CRDi	1.598 cm ³	4	S/6	100 kW (136 PS)	280 Nm/1.500	10,4 s	200 km/h	3,9/4,8 D	104/125 g	594-1.545 l	462 kg	24.866 Euro	57,6/38,3 ct/km	A+
1.4 T-GDI	1.353 cm ³	4	S/6	103 kW (140 PS)	242 Nm/1.500	9,1 s	210 km/h	5,7/5,9 S	130/135 g	594-1.545 l	462 kg	23.269 Euro	59,1/41,2 ct/km	B
1.6 T-GDI	1.591 cm ³	4	S/6	150 kW (204 PS)	265 Nm/1.500	7,6 s	230 km/h	6,8/7,4 S	155/168 g	594-1.545 l	459 kg	26.210 Euro	65,6/46,1 ct/km	C

Herstellerrangaben; ¹⁾ NEZF/WLTP. Motoren erfüllen Euro 6d-Temp.

²⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von 



Gekonnt sportlich

Acht Zylinder, 460 PS, in 4,1 Sekunden auf 100: Bei **Porsche** steht **GTS** für die besonders sportlichen Modelle. Jetzt auch wieder beim **Panamera**.

von Hanno Boblenz

Der Panamera GTS bedient Porsche-Fans, die noch auf große Achtzylinder setzen. Sie mussten bisher mindestens 132.500 Euro für den 4.0 V8 Turbo überweisen. Mit dem GTS wird der Einstieg in die Achtzylinderwelt gut 16.000 Euro günstiger.

Seine sportliche Ausrichtung trägt der GTS ganz offen zur Schau. Den Heckspoiler etwa, der sich beim Ausfahren teilt und verbreitert. Oder die vier dunkel verchromten Endrohre der serienmäßigen Sportauspuffanlage, die unter der schwarzen Heckschürze hervorlugen. Innen zeigen Schaltpaddels am beheizbaren Alcantara-Lenkrad, 18-fach elektrisch verstellbare Sportsitze und GTS-Schriftzüge den Passagieren, in welchem Panamera sie sitzen. Dazu gibt's erstmals für die Baureihe ein individuell konfigurierbares Head-up-Display, das auf Wunsch auch Längs- und Querkräfte anzeigt.

Wie aber gibt sich der GTS im Alltag, auf der täglichen Fahrt ins Büro oder zum Geschäftstermin? Handzahn. Im Komfortmodus legt er schon bei Stadttempo den sechsten der acht Gänge ein. Erstaunlich, wie der GTS den Spagat zwischen extremer Dynamik und ausgesprochener Alltagstauglichkeit schafft. Klar, man sitzt sehr tief. Das spürt man spätestens, wenn man mehrmals hintereinander ein- und aussteigen muss. Aber auf langer Stre-

cke ist der GTS wie alle Panamera ein ausgesprochen souveränes Fortbewegungsmittel.

Zumal Porsche mit dem neuen, selbsterklärenden Infotainment- und Bediensystem viele sinnvolle Funktionen bietet. Auf dem 12,3 Zoll großen Bildschirm kann der Fahrer mithilfe von Kacheln sein persönliches Menü zusammenstellen – Lieblingsradiostationen, Navigationsziele oder Telefonnummern beispielsweise. Außerdem lässt sich das lernfähige Navi mit Outlook verknüpfen, und wenn der Fahrer nicht mehr weiß, wo er geparkt hat, zeigt ihm die Smartphone-App den Weg.

Wer noch zögert, ob als Firmenwagen der GTS der passende Panamera ist: Der kombiähnliche Panamera Sport Turismo kostet verhältnismäßig günstige 2.400 Euro Aufpreis. Viele sehen in ihm nicht nur den praktischeren, sondern auch den schöneren Panamera. **FA**

Porsche Panamera GTS

Hubraum/Zylinder 3.996 cm³/8
Getriebe/Gänge A/8¹⁾
Leistung 338 kW (460 PS)
Drehmoment 620 Nm bei 1.800/min
Beschleunigung 0–100 km/h 4,1 s
Höchstgeschwindigkeit 292 km/h
Verbrauch/CO₂²⁾ 10,3/12,1 SP / 235/274 g
Effizienzklasse E
Kofferraum 500 l
Zuladung 515 kg
Preis 116.380 Euro
Betriebskosten³⁾ 179,4/123,2 ct/km

Motor: Euro 6d-Temp. ¹⁾ Doppelkupplung; ²⁾ NEFZ/WLTP; ³⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate **DEKRA**



Der kombiähnliche Sport Turismo ist auch als GTS definitiv der praktischere Panamera. Aufpreis: 2.400 Euro.

Einen echten AMG für unter 40.000 Euro? Selbst im Affalterbacher Werk, wo die Sportwagen gezüchtet werden, hätte kaum einer geglaubt, dass man irgendwann so tief sinken würde. Doch immer mehr junge Autofahrer träumen von einem starken Stern, weshalb Mercedes unterhalb des A 45 (ab 2019 mit über 400 PS) den 306 PS starken A 35 einführt. Und seine Power soll man ihm auch gleich ansehen: schwarzer Diffusor, zwei dicke Endrohre, fette Abrisskante am Dach und AMG-typischer Kühlergrill – der Stern wird von nur einer Strebe getragen.

Per Tastendruck springt der Vierzylinder an, leise wummert er vor sich hin. Er startet immer im Silent-Modus, die automatische Abgasklappe schärft den Klang erst mit den Fahrprogrammen Sport und Sport+. Wir rollen vom Hof, ganz entspannt im Comfort-Modus. Überlassen dem von AMG agiler ausgelegten Siebengangdoppelkupplungsgetriebe die Wahl der passenden Stufen. Erstaunlich gelassen stecken die adaptiven Dämpfer Unebenheiten weg.

Genug der Bummelfahrt, wir aktivieren den Sportmodus. Nun darf der A 35 seine wahren Qualitäten zeigen. In nur 4,7 Sekunden soll er schließlich auf Tempo 100 schießen. Gierig am Gas und kernig klingend spurtet er die Gerade entlang, kündigt sich beim Anbremsen auf die nächste Kurve laut spritzelnd an. Ob die knallenden Fehlzündungen unbedingt sein müssen? Geschmacksache. Und auch der einzige Kritikpunkt. Denn schon in der Kurve zieht er den Fahrer wieder in den Bann: Spielerisch leicht lässt sich das kleine Kraftpaket bändigen. Die A-Klasse klebt regelrecht

Sport im Kleinen

Neues Einstiegsmodell von Mercedes AMG: Den 306 PS starken A 35 4matic gibt es schon für unter 40.000 Euro.

von Martin Schou



am Boden. Jede noch so kleine Bodenwelle im Asphalt bekommt der Fahrer ins Handgelenk geschüttelt.

Eine unterm Motor verschraubte Aluminiumplatte und zwei zusätzliche Diagonalstreben am Unterboden erhöhen die Steifigkeit des Wagens, der Allrad sorgt für mehr Traktion. Auch Änderungen an Radführung und Federung haben nur eines zum Ziel: mehr Fahrstabilität, mehr Agilität. Selten war es so einfach, einen Sportwagen in den Grenzbereich zu treiben und auch dort zu bewegen. AMG-Neulinge wird's freuen. ■

Mercedes A-Klasse

AMG A 35 4matic

Hubraum/Zylinder 1.991 cm³/4
 Getriebe/Gänge A/7
 Leistung 225 kW (306 PS)
 Drehmoment 400 Nm bei 3.000/min
 Beschleunigung 0–100 km/h 4,7 s
 Höchstgeschwindigkeit 250 km/h
 Verbrauch/CO₂ ¹⁾ 7,3/7,9 S / 167/180 g
 Effizienzklasse D
 Kofferraum 370–1.210 l
 Zuladung 500 kg
 Preis 39.940 Euro
 Betriebskosten²⁾ 81,9/57,2 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp. ¹⁾ NEFZ/WLTP; ²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate DEKRA



Wichtige Infos flimmern über den breiten Bildschirm. Im Hintergrund unterstützen Assistenzsysteme. Selten war sportlich fahren so spielerisch einfach.

Billiger und besser

Der neue **Toyota RAV4** bekommt einen stärkeren Hybridmotor, ist komfortabler und zudem günstiger als der Vorgänger. Reicht das für die firmenauto-Empfehlung?

von Guido Borck

Schärferes Design, stimmige Proportionen: Lange weile war gestern, Toyotas fünfte Auflage des RAV4 präsentiert sich wesentlich schicker als bisher. Und kostet nur noch 27.700 Euro, 700 weniger als bisher. Der Wagen baut auf einer völlig neuen Architektur auf, die mehr Platz im Innenraum schafft.

Er wird wahlweise von einem 175 PS starken Benziner oder einem Hybridmotor angetrieben. Einen Diesel hat Toyota schon länger nicht mehr im Programm. Das Hybridsystem haben die Japaner komplett erneuert, es kombiniert einen nagelneuen, 178 PS starken Benziner mit einem 120 PS starken

Elektromotor. Bei der Allradvariante treibt ein weiterer E-Motor mit 54 PS die Hinterachse an. In der Summe kommt der frontgetriebene RAV4 auf 218 und die Allradversion auf 222 PS. Letztere kostet zwar 4.200 Euro mehr, startet dafür aber bereits in der höheren Comfort-Variante.

Deutlich besser geworden ist das Ansprechverhalten. Das Planetengetriebe simuliert jetzt sechs Fahrstufen, dadurch reduziert sich der bekannte Gummibandeffekt beim kräftigen Beschleunigen deutlich. So bleibt der SUV auch beim beherzten Tritt aufs Gaspedal weitgehend leise und beschleunigt gleich-



mäßig kraftvoll. Einzig unter Vollast spielt sich der Benziner akustisch in den Vordergrund, dies kann auch die gute Geräuschdämmung nicht verhindern.

Trotz des Plus an Agilität lädt der RAV4 mehr zum Cruisen ein. Das ausgewogene Fahrwerk steckt selbst grobe Fahrbahnunebenheiten gekonnt weg. Den noch nach NEFZ mit 4,5 Litern angegebenen Werksverbrauch schafften wir jedoch nicht, obwohl wir eher gemütlich und vorwiegend auf Autobahn und Landstraße unterwegs waren. Am Ende zeigt der Bordcomputer einen Schnitt von 7,1 Litern.

In der Stadt spielt der Hybride seine Trümpfe aus

Allerdings dürfte sich dieser Wert bei Stadtfahrten stark reduzieren. Denn dort kann der Hybride seine Akkus unter ständigem Rekuperieren häufiger wiederaufladen. Das Platzangebot im Innern ist ordentlich, und auch das Kofferraumvolumen kann sich mit 580 Litern sehen lassen; das sind 79 Liter mehr als beim Vorgänger. Gut auch: Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine Stufe, das Gepäckabteil bleibt eben.

Damit der Blick bei dachhoher Beladung nach hinten nicht versperrt wird, bietet Toyota erstmalig für den RAV4 einen kamerabasierten Innenspiegel an. Allerdings erfordert das digital projizierte, weitwinklige Panoramabild eine Zeit der Eingewöhnung. Wer es nicht mag, kann es aber auch einfach abschalten und erhält so wiederum den gewohnten Blick durch den herkömmlichen Innenspiegel.

Richtig lobenswert: Der Innenraum hinterlässt einen sehr hochwertigen Eindruck. Keine Spur mehr von Hartplastik sowie auferlegtem Sparzwang. Stattdessen gibt's weiche, aufgeschäumte Kunststoffe in Hülle und Fülle. Außerdem kommt ein neues Multimediasystem zum Einsatz, das sich nicht nur einfacher über seinen acht

Zoll großen Touchscreen bedienen lässt, sondern auch Sprachkommandos zielführend umsetzt.

Umfangreich fällt das serienmäßige Angebot an Fahrerassistenz aus. Bereits die Basisversion ist mit einem adaptiven Tempomaten, einem Spurhalter und der Verkehrsschilderkennung werksseitig bestückt. Darüber hinaus erkennt das ebenso serienmäßige Kollisionswarnsystem nun auch Fahrradfahrer und Fußgänger in der Nacht. Je nach Ausstattungsversion lässt sich die Sicherheit an Bord noch mit unter anderem einer 360-Grad-Kamera oder einem Tote-Winkel-Warner erweitern. **ZA**



- 1 Der Innenraum ist gut verarbeitet, die Bedienung klappt auf Anhieb.
- 2 Wird die Lehne umgelegt, ergibt sich ein komplett ebener Laderaum.
- 3 Die blauen Instrumente mit dem Digitaltacho lassen sich gut ablesen.
- 4 Der RAV4 baut auf einer neuen Plattform mit längerem Radstand auf. Das schafft Platz im Innenraum.

Toyota RAV4

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0-100	Vmax	Verbrauch ³⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
2.0	1.987 cm ³	4	S/6	129 kW (175 PS)	208 Nm/4.300	9,8 s	190 km/h	6,0 S/k. A.	138 g/k. A.	580-1.690 l	600 kg	25.202 Euro	66,6/45,8 ct/km	C
Hybrid	2.487 cm ³	4	A/1 ¹⁾	160 kW (218 PS)	k. A.	8,4 s	180 km/h	4,5 S/k. A.	102 g/k. A.	580-1.690 l	545 kg	27.723 Euro	67,7/44,7 ct/km	A+
Hybrid AWD-i ²⁾	2.487 cm ³	4	A/1 ¹⁾	163 kW (222 PS)	k. A.	8,1 s	180 km/h	4,4 S/k. A.	100 g/k. A.	580-1.690 l	575 kg	31.924 Euro	71,9/47,4 ct/km	A+

Herstellereangaben, Motoren erfüllen Euro 6d-Temp; ¹⁾ stufenloses CVT-Getriebe; ²⁾ Allradantrieb; ³⁾ NEFZ/WLTP

⁴⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von **DEKRA**

Keine Angst vor Schnee

Den Mercedes Sprinter gibt es nun wieder mit Allradantrieb. Besonders souverän ist die Kombination mit dem bärenstarken V6-Diesel.

von Markus Bauer



Ski-Shuttle oder Lieferwagen in den Bergen: Verschneite Straßen sind die Spezialität des Allrad-Sprinters. Bei seinem Job als Shuttle ins Skigebiet muss er schließlich auch mit rutschigem Untergrund zurechtkommen. Dabei verteilt er die Antriebskraft im Verhältnis von 65 zu 35 auf Hinter- und Vorderachse. Wann das geschieht, bestimmt der Fahrer über einen Knopf im Cockpit. Dazu muss der Transporter nicht zwingend stehen. Selbst im Rollen, bei Geschwindigkeiten unter 10 km/h, lässt sich der Allrad aktivieren.

Die elektronische Traktionsregelung funktioniert auch als Sperre und bremst ein durchdrehendes Rad gezielt ab. Erst wenn die Scheiben durch die vielen Bremsengriffe zu heiß werden, fährt die Elektronik die Sperre zurück.

Für ganz harte Einsätze ist optional eine Getriebeuntersetzung verfügbar. Dadurch verkürzt sich die Übersetzung um 42 Prozent, was die Zugkraft deutlich erhöht. Die Maximalgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen sinkt. Bei niedriger Geschwindigkeit dreht der Motor also höher und liefert so mehr Drehmoment. Im Gelände lässt sich der Sprinter somit vorausschauend und kupplungsschonend bewegen.

Der Fahrer schaltet die Untersetzung im Stand ebenfalls per Tastendruck ein. Dabei muss der 4x4-Antrieb aktiv und der Leerlauf eingelegt sein. Im steilen Gelände setzt der Fahrer per Knopfdruck eine Bergabfahrhilfe in Gang. Sie hält, elektronisch gesteuert, mit gezielten Bremsengriffen eine vorgewählte Geschwindigkeit. Das Tempo reguliert der Fahrer über eine Wippe am Lenkrad.

Auch mit hochgelegter Karosserie und kürzeren Überhängen hat Mercedes den Sprinter fit gemacht für die härtere Gangart. Ein waschechter Offroader wird er damit freilich nicht.

Erstmals gibt's eine Automatik in Verbindung mit Allradantrieb. Sie schaltet weich und die Kombi mit dem bärgen, 190 PS starken V6 passt. Alternativ ist der Sprinter 4x4 mit zwei Vierzylinder-Dieselmotoren mit 143 oder 163 PS zu haben. **FA**

Mercedes Sprinter 319 CDI 4x4

Hubraum/Zylinder 2.987 cm³/6
Getriebe/Gänge 5/6

Leistung 140 kW (190 PS)

Drehmoment 440 Nm bei 1.400 min

Höchstgeschwindigkeit k.A.

WLTP-Verbrauch/CO₂ 9,8 l D/258 g

Laderaum 10,5 m³

Zuladung 1.144 kg

Preis 46.272 Euro

Betriebskosten¹⁾ 111,3/70,8/56,2 ct/km

¹⁾ 15.000/30.000/50.000 km p. a., 96/60/36 Monate **DEKRA**

Stilvoll liefern

Wie talentiert ist der **Fiat Talento**?
Wir testen den Kastenwagen mit
dem 145-PS-Motor.

von Markus Bauer



Fiat hat sich vom Scudo aus der PSA-Kooperation verabschiedet und mit dem Talento einen etwas größeren Nachfolger auf die Räder gestellt. Der Italiener bleibt aber trotz des rassigen Frontdesigns ein Franzose. Diesmal steht der Renault Trafic Pate.

Dass der Trafic aber nicht mehr taufrisch ist, zeigt das Entertainment-System. Ja, es tut, was es soll, ist aber unlogisch aufgebaut; der Sound der Anlage überzeugt dafür. Die Ergonomie am Fahrersitz dagegen zeigt Verbesserungspotenzial. So drückt die Schaltkonsole ihr Hartplastik dem Fahrer ins Knie. Dazu ist die Sicht ziemlich eingeschränkt. Das liegt an der unübersichtlichen Schnauze und einem üppigen toten Winkel. In dem könnte locker ein Kleinwagen verschwinden. In der Sonnenblende des Beifahrers ist zwar ein Weitwinkelspiegel eingelassen, der ist aber

ziemlich wellig und sitzt sehr weit oben. Der Fahrer muss also weg von der Straße blicken. Beim Parken mag das funktionieren, beim Überholen wird es schwierig. Immerhin versöhnt die Rückfahrkamera.

Eine Pracht ist der Antrieb des Talento. 145 PS sind sehr anständig, wenngleich untenrum ein wenig der Bums fehlt. Erst ab 1.800 Touren steht ordentlich Kraft zur Verfügung. Doch das Temperament hat seinen Preis: Die Werksangabe von 6,1 Liter Diesel verpasst der Fiat mit 8,7 Liter auf der Verbrauchsrunde deutlich.

Das Handling: gemischt. Geradeaus wirkt der Talento schwammig. Dafür zirkelt er umso straffer durch Kurven. Das ESP ist sehr gut abgestimmt. Nach einem Eingriff lässt es den Motor sofort wieder frei. Dazu überzeugt der Fiat mit interessanten Details. Die aufklappbare Doppelsitzbank bietet üppigen Stauraum. Wer den Mittelsitz nach vorn klappt, erhält einen zusätzlichen Cupholder samt großflächiger Ablage und Klemmbrett. Im Laderaum fasst ein Fach entweder diverse Kleinigkeiten oder lange Ladung.

Mit einem Einstandspreis von 28.130 Euro netto mit großem Motor und 6,0 Kubikmeter Laderaum samt SX-Ausstattung mit Klima und mobilem Büro bietet der Fiat recht viel fürs Geld und muss sich nicht verstecken. **F**

Fiat Talento

1.6 Ecojet 145 Twin Turbo L2H1

Hubraum/Zylinder 1.598 cm³/4

Getriebe/Gänge S/6

Leistung 107 kW (145 PS)

Drehmoment 340 Nm bei 1.750/min

Höchstgeschwindigkeit 183 km/h

Testverbrauch 8,2–11,1; Ø 9,3 l/D

firmenauto-Normrunde¹⁾ 8,7 l/D

NEFZ-Verbrauch/CO₂ 6,3 l/D/160 g

Laderaum 6,0 m³

Zuladung 1.188 kg

Preis 28.130 Euro

Betriebskosten²⁾ 77,6/52,1/41,3 ct/km

¹⁾ 200 km lang

²⁾ 15.000/30.000/50.000 km p. a., 96/60/36 Monate **DEKRA**



Die Basis für den Talento liefert der Renault Trafic. Das beschert ihm auch dieselben cleveren Detaillösungen wie das Staufach unter der Sitzbank.

Fotos: Markus Bauer



Im Test

Audi Q7 50 TDI Quattro	58.151 Euro
BMW X5 xDrive 30d	62.563 Euro
Volvo XC90 D5 AWD	53.303 Euro
VW Touareg 3.0 TDI V6 4motion	53.424 Euro

Das haben Sie verdient

Große Luxus-SUV sind die automobilen Statussymbole unserer Zeit. Und sie zeigen, was sie haben – vor allem der BMW X5 mit seiner Magnum-Niere. Aber auch Audi Q7, Volvo XC90 und VW Touareg wirken nicht gerade verschüchtert.

von Marcus Peters und Martin Schou



Audi Q7



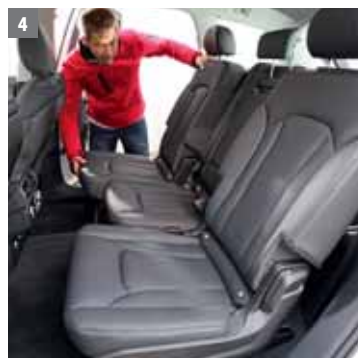
1



2



3



4

1 Der Bildschirm auf dem Armaturenbrett wirkt etwas altbacken.

2 Positiv: Bedienung der Klimaanlage über Drehsteller.

3 Der Q7 ist das einzige SUV im Test mit über fünf Meter Länge.

4 Für Erwachsene ist der mittlere Fondsitz nur im Q7 langstreckentauglich.

5 In 6,4 s spurtet der Audi auf Tempo 100, schneller als die Konkurrenten.

Endlich richten sich die bewundernden Blicke wieder auf den BMW X5. Dank ihrer Riesen-Niere zieht Generation vier mit dem Plakettenschlund des Audi Q7 mindestens gleich. Und genau darum geht es schließlich bei den Oberklasse-SUV, und genau das ist das Anliegen der Designer: den mächtigsten Kühlergrill mit dem fettesten Markenemblem zu präsentieren. Um damit die meiste Beachtung auf der Straße zu erlangen.

Den großen Mäulern setzt der VW Touareg chromfunkelndes Bling-Bling entgegen. Und der Volvo XC90? Der spricht Kunden an, die einen halbwegs dezenten Auftritt bevorzugen. Neben den drei Giganten im Transporterformat wirkt er wie ein hochgesetzter Kombi. Allein durch ihre Bodenfreiheit sind die blechernen Prachtbauten reichlich abgehoben. Wer beim X5 die Luftfederung bestellt, kann bis Tempo 35 sogar noch um zwei Zentimeter hochgebockt durch den städtischen Stop-and-go-Verkehr stolzieren. >

Fotos: Hans-Dieter Seuffert



5

BMW X5



- 1 Schickes Cockpit. Nur die Fingerabdrücke an den teuren Glaseinsätzen rund um die Schaltkonsole stören.
- 2 Die geteilte Heckklappe ist praktisch beim Beladen.
- 3 Der X5 erzielt die besten Fahrdynamikwerte.
- 4 Sehr empfehlenswert: die optionalen Komfortsitze.
- 5 Er ist der Schwerste im Test, dafür hat er die standfestesten Bremsen.



In der Stadt sollte man allerdings ein gutes dreidimensionales Vorstellungsvermögen zeigen. Die urbane Verdichtung samt engen Wohnstraßen und 80er-Jahre-Parkhäusern wird dem selbstbewussten Platzanspruch der SUV kaum gerecht.

Der ausschweifende Blechraum beherbergt in allen vier Fällen eine Luxuswelt. Öffnen sie die Türen, werden sich Stammkunden heimisch fühlen; jeder der vier Testwagen riecht markentypisch. Es dominieren rauchig-schwere Ledernoten, mal harzig, mal holzig unterlegt. Für den X5 bietet BMW sogar geschliffenes Kristallglas als Applikation für diverse Knöpfe und Regler an – inklusive Swarovski-Look, der in gewissen Kreisen als chic gilt.

Höchst analoge Kleinigkeiten also, die den Besitzerstolz anfachen dürften. Generell wurde bei der Materialbeschaffung nicht gespart, sollte man meinen. Dann fällt der Blick aufs Leder: Es wirft Falten, Nähte sind krumm gesetzt. Im Fond des Touareg schlagen die flächig verlegten Kuhhäute gar Wellen. Beim Volvo spitzt man auf schlechten Straßen irritiert die Ohren: Sie hören Knarzgeräusche.

Und der Audi? Auch der Q7 entzaubert sich. Am Armaturenbrett des Testwagens finden sich seitlich stöbige Kunststoffkanten. Wird bei der Qualität bereits gespart als Antwort auf die teure Dieselkrise? Oder verlagert sich der Ehrgeiz ab sofort ins Transzendente?

Denn virtuelle Gadgets zeigen, wie sich die Autoindustrie bemüht, dem Digitaldiktat des Silicon Valley zu entsprechen. Der X5 dringt tief ins Internet vor (siehe Connectivity-Check), bleibt aber in seiner Vielfalt beherrschbar – anders als etwa der Touareg und der XC90.

Zudem hilft der BMW seinen Nutzern bei scheinbar essenziellen Tätigkeiten: Auf Wunsch fährt der SUV-Riese selbsttätig den eingeschlagenen Weg rückwärts zurück – etwa aus Garagen oder Einfahrten. Notwendiger erscheint da der Nothalteassistent, der den X5 etwa bei einem Herzinfarkt des Fahrers auf Knopfdruck zum Stillstand bringt. BMW grätscht hier der Schutzengelmarke Volvo ins Image, wie der neue US-Bayer generell die größte Auswahl an Sicherheitsoptionen bietet.

Andererseits enthält die Preisliste erstaunlich häufig das Wort »Sport«, etwa in Verbindung mit Abgasanlage, Getriebe, Differenzial, Fahrwerksabstimmung und Bremse. Nach Hinweisen auf eine besonders komfortable Auslegung der Federung sucht man dagegen vergebens, obwohl die Stärke der dicken Dinger doch eindeutig im Reisen liegt. Wie es ja prinzipiell der Ehrgeiz eines Oberklassewagens sein sollte, seine Fahrgäste gegen jegliche Beschwerden abzuschotten. Glücklicherweise beweist der BMW hier tatsächlich großes Entgegenkommen. Mit

abgeklärter Gleichgültigkeit absorbiert er Bodenwellen in den Tiefen seiner Luftfederung, ist dank optionalem Akustikglas bestens gegen Windgeräusche gedämmt.

Überhaupt nicht höflich dagegen: Dem hineinkletternden Nutzer stellt der X5 seinen Schweller in den Weg, sodass die Hose verschmutzt. Das Argument des bequemen Einsteigens als Kaufbegründung scheint sich mittlerweile selbst ad absurdum zu führen und treibt Blüten. Man steigt nicht mehr ein, man steigt auf, also im bergsteigerischen Sinne.

Von der hohen Warte aus verliert man die Verbundenheit mit der Straße. BMW versucht, sie über direkte Auslegung zurückzugewinnen. Schon kleine Lenkeinschläge lassen das massige SUV abrupt Haken schlagen, was irritiert, denn der X5 kann seine Belebtheit nicht verschleiern; sie ist jederzeit zu spüren.

Dass er die besten Fahrdynamikwerte erzielt, liegt vor allem an der Abstimmung der Hinterachslenkung (1.050 Euro). Sie lässt das Heck bei Lastwechseln überraschend eindrehen – deutlich weiter, als man sich von einem 2,2-Tonner wünschen würde. Das wirkt unharmonisch und gekünstelt.

Ohne Extras wenig Agilität

Analog fährt dagegen der Volvo. Der Testwagen kommt nicht einmal mit Luftfederung, rumpelt entsprechend tapsig über Unebenheiten hinweg, gibt unerwünscht detaillierte Informationen über die Fahrbahngüte weiter. So ist der Langstreckenkomfort nicht klassengemäß. Andererseits überrascht der XC90 mit einem authentischen Fahrverhalten. Er liegt ganz natürlich in der Hand, nimmt Kurven lässiger als seine Konkurrenten. Auch hier kommt ihm sein kombihafes Wesen zugute – und sein geringeres Gewicht.

Dank Luftfederung sortiert der Audi Bodenwellen gekonnter aus als der Volvo, erscheint dabei aber schwerfällig. Wie das sein kann, wo der Q7 doch in der Vergangenheit so hoch gelobt wurde? Der Testwagen kommt zwar mit Allradlenkung, verzichtet aber auf Wankstabilisierung und Sportfahrwerk. Offensichtlich macht erst die Kombination das Dick-schiff agil – man muss sich Handlichkeit für 5.588 Euro erkaufen, sie ist nicht serienmäßig. Weiterer Wink für Interessenten: Entsagen Sie dem Drang nach 21-Zöllern; sie sind teuer und verschlechtern das Anfedern merklich. Wir empfehlen stattdessen die 19-Zoll-Variante mit ordentlich Gummi auf der Felge.

Bleibt der Touareg. Von seiner Kommandobrücke aus meint man zunächst, einen Kreuzer zu navigieren, doch das gelingt erstaunlich anstrengungsfrei. Zwar wirkt er auf der Landstraße weniger anstachelnd als der X5, benötigt zudem deutlich längere Bremswege als die Konkurrenz. Den Zielkonflikt aus hohem Reisekomfort und Agilität löst er andererseits >

Volvo XC90



1



2



3



4

- 1 Digitale Instrumente in klassischer Form, mittig groß die Navigkarte.
- 2 Unbequem: Die Rückbank bietet kaum Oberschenkelauflage.
- 3 Der Vierzylinder-Biturbo hängt gut am Gas, läuft allerdings kernig und geräuschvoll.
- 4 Praktisch: eine Trennwand mit Haltegummi im Ladeboden.
- 5 Auf der Verbrauchsrunde war der XC90 am sparsamsten: 6,8 Liter.



5

VW Touareg



- 1 Die Bedienung läuft nahezu komplett über das riesige Display.
- 2 Der VW passt Antrieb und Lenkung den Straßenverhältnissen an.
- 3 Bis 2.000 Touren zeigt der V6-TDI eine deutliche Anfahrschwäche.
- 4 Auf dem Mittelsitz der Rückbank schlägt das Leder Wellen.
- 5 Fast 20 Zentimeter ist der Touareg kürzer als der Audi Q7.

gekonnt und bleibt dabei vor allem unverkrampft – weil er nichts beweisen muss.

Der Testwagen federt über aufpreispflichtige Luftbälge, wobei er zusätzlich auf Wankstabilisierung setzt (gemeinsam 4.957 Euro). Ganz die Ruhe selbst, schlenzt er damit zur großen Verwunderung aller Beteiligten bei den Ausweichtests genauso schnell um die Hütchen wie der aufgekratzte BMW. So viel zur gemessenen und gefühlten Agilität.

Luxuriöse Nutzfahrzeuge

Wichtiger als das Schwadronieren über künstliche Kurvenkompetenz erscheint uns bei SUV ohnehin eine Anleitung zu höherer Behaglichkeit. Generell empfehlen wir neben Luftfederung und Akustikverglasung auch Komfortsitze – schließlich will man vor allem bequem verreisen. Die besten kommen von BMW.

Eine optionale dritte Sitzreihe wertet den X5 ebenso wie den Q7 und den XC90 zum Familientransporter auf. Erst das macht ein SUV zum luxuriösen Nutzfahrzeug – ebenso wie die Anhängerkupplung. Den höchsten Praxisnutzen bietet übrigens der Audi mit einem vollwertigen mittleren Sitzplatz im Fond.

Variabilität? VW belässt es bei einzeln längs verschiebbaren Rücksitzen; der Gepäckraum ist hier nur zum Beladen gedacht. Beim Volumen liegt der Touareg etwa auf dem Niveau von X5 und XC90, während der Q7 als Lieferwagen für Sperriges alle drei aussticht – mit bis zu 2.050 Litern.

Wer sein SUV auslastet, kommt auf 2,6 bis 2,8 Tonnen Gesamtgewicht. Klar, dass da für den Vortrieb einige Newtonmeter hilfreich sind. Etwa 600 Nm drücken die Sechszylinder-Diesels von Audi, BMW und VW, dem Volvo müssen 480 Nm reichen. Sein Vierzylinder geht zwar engagiert zur Sache, muss sich nicht über eine massive Anfahrschwäche quälen wie etwa der Q7- und der Touareg-Motor. Doch dem Zweiliter des XC90 fehlt die Leidenschaft des BMW-Dreiliters – der zieht füllig durch, zeigt sich drehwillig, läuft geschliffen. Und er verbraucht im Testdurchschnitt mit 9,2 Litern auf 100 Kilometer ähnlich viel wie die Konkurrenz.

Als Statussymbol reizvoll

Nun setzt der Erwerb eines großen SUV nicht zwangsläufig ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein voraus, weshalb Verbrauchsunterschiede für viele Interessenten keine entscheidende Rolle spielen. Auch die Tatsache, dass die Anschaffungs- und Unterhaltskosten hoch sind, schreckt User-Chooser im oberen Management kaum ab. Im Gegenteil: Der Reiz eines Statussymbols liegt ja gerade darin, dass es nicht jeder bekommen kann.


Im Vergleichstest zählt aber der Preis. Vor seiner Bewertung schlagen wir lediglich die Testwagen-



Selbstbewusst schreitet der BMW X5 mit seiner Magnum-Niere voran. Auch Audi Q7, Volvo XC90 und VW Touareg strahlen mit reichlich Chrom im Gesicht um die Wette.

bereifung auf den Basispreis auf, weil die Pneu den Verbrauch beeinflussen. Mit einem Preis von knapp über 53.000 Euro kosten Volvo XC90 und VW Touareg fast 10.000 Euro weniger als der BMW X5, der sich als teuerstes SUV im Test erweist. Satt 4.400 Euro kostet er zudem mehr als der Audi Q7. Nur geringfügig wird die Bilanz durch die Tatsache geschönt, dass der X5 bis April 2019 ausschließlich mit aufpreispflichtiger Lederpolsterung (1.386 Euro) zu bekommen ist.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass BMW ein Jahr länger für sein Produkt geradesteht als die Konkurrenz, im Gegenzug aber bei den Verschleißteilen am meisten hinlangt, demnach die höchsten Wartungskosten produziert. Und dass der X5 mit deutlichem Abstand am kostspieligsten zu versichern ist, während der XC90 mit dem niedrigsten Einstiegspreis lockt. Das bringt ihm zwar Punkte in der Kostenwertung, dennoch landet der Volvo am Ende auf Platz vier. Sein schlechter Federungskomfort und die komplexe Bedienung lassen ihn zurückfallen.

Knapp vor ihm bleibt der VW, der bei den Betriebskosten unschlagbar günstig ist, dafür beim Bremsen patzt und eine in diesem Umfeld vergleichsweise lückenhafte Serienausstattung zeigt. Die Lorbeeren des Siegers greift sich der BMW als jüngste Entwicklung. Er topt den Audi bei Sicherheitsausstattung, Komfort und Handling – und das unerwartet deutlich. Damit macht der selbstbewusste X5 nicht nur mächtig Aufhebens von sich – er liefert auch viel Inhalt. 

BMW X5: Connectivity-Check

»Perfekt, Schlossstraße 37 ist unser nächstes Ziel.« Schwingt da etwa Begeisterung in der Navi-Stimme mit? Verständlich wäre es angesichts der vielen Funktionen, die das BMW-Infotainment zu bieten hat. Von der Anzeige freier Parkplätze am Wegesrand über Office-Dienste mit Diktier- und Vorlesefunktion für E-Mails bis zur Anbindung an die Welt von Amazon Alexa oder Google Home ist so ziemlich alles an Bord, was technisch möglich ist. Trotzdem klappt die Bedienung erstaunlich einfach, da sich häufig genutzte Funktionen nach Gusto unterschiedlich groß auf dem Hauptmonitor darstellen lassen. Der ist nicht nur knackig scharf, er reagiert auch nahezu verzögerungsfrei auf Berührung. Anders als Audi oder Mercedes hat BMW den praktischen Dreh-Drück-Regler als alternatives Eingabegerät beibehalten. Am einfachsten bedient man jedoch per Spracheingabe, die nicht nur simple Navi-Adressen, sondern auch Fragen zu Auto und Reise versteht. »Gibt es Staus auf der Route?« beantwortet die Navigationsdame ebenso korrekt wie »Ist mein Ölstand noch okay?«. Ihre Begeisterung hat sich längst auf die Insassen übertragen. Allein die Aufzählung der Infotainment-Funktionen füllt sieben Seiten der X5-Preisliste. Dennoch hat es BMW geschafft, die wichtigsten Funktionen auch für Nicht-Nerds bedienbar zu halten. Und wer bislang immer einen Bogen um die Sprachsteuerung gemacht hat, dürfte sich ab sofort umgewöhnen.



1 Eine mögliche Anzeigenoption: Navi-, Radio- und Telefonschaltflächen.



2 Zum Koppeln mit Apple CarPlay oder Laden ist kein USB-Kabel nötig.

3 Unterschiedlich kräftige Blautöne informieren über die Parkplatzsituation.



Technische Daten und Betriebskosten

Audi Q7

50 TDI Quattro



Hubraum/Zylinder 2.967 cm³/6
Getriebe/Gänge A/8
Kraftübertragung Allradantrieb
Motorleistung 210 kW (286 PS)
Drehmoment 600 Nm bei 2.250/min

Länge/Breite/Höhe 5.052/1.968/1.741 mm
Radstand 2.994 mm
Kofferraum 865–2.050 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung 2.220/595 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst 3.500/750 kg
Testwagenbereifung 285/45 R 20

0–80/–100/–140 km/h¹⁾ 4,4/6,4/12,4 s
60–100 km/h¹⁾ 3,6 s
80–120 km/h¹⁾ 4,7 s
Höchstgeschwindigkeit 241 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h¹⁾ 34,4/58,5 m
Wendekreis links/rechts¹⁾ 11,9/11,8 m
firmenauto-Normrunde (200 km)¹⁾ 7,0 l D
Testverbrauch¹⁾ 7,0–11,6; Ø 9,4 l D
WLTP-Verbrauch/CO₂ 8,4 l D/219 g
Tankinhalt/Reichweite 85 l/904 km
Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6d-Temp/B

Grundpreis	58.151 Euro ²⁾
Teuerung	9.261/5.392
Gebundenes Kapital	43.931/43.485

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	3.690/3.653
Abschreibung	7.676/12.067
Steuer	533
Haftpflicht (HP 18, R7) ⁴⁾	890
Vollkasko (VK 26/TK 28, R4) ⁴⁾	1.443
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	14.805/19.159
Festkosten in ct/km	74,0/47,9

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff	7,3
Reifen	3,2
Wartung und Reparatur	15,3/8,6
Summe variable Kosten	25,8/19,1
Gesamtkosten⁵⁾	99,8/67,0 ct/km

Fazit: Ohne optionale Wankstabilisierung bleibt nur durchschnittliche Agilität. Auch beim Federungskomfort fällt der Q7 ab. Top dagegen: Platz und Variabilität.

BMW X5

xDrive 30d



Hubraum/Zylinder 2.993 cm³/6
Getriebe/Gänge A/8
Kraftübertragung Allradantrieb
Motorleistung 195 kW (265 PS)
Drehmoment 620 Nm bei 2.000/min

Länge/Breite/Höhe 4.922/2.004/1.745 mm
Radstand 2.975 mm
Kofferraum 645–1.860 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung 2.260/600 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst 3.500/750 kg
Testwagenbereifung v./h. 275/40 R 21 / 315/35 R 21

0–80/–100/–140 km/h¹⁾ 4,5/6,8/13,6 s
60–100 km/h¹⁾ 4,0 s
80–120 km/h¹⁾ 5,2 s
Höchstgeschwindigkeit 230 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h¹⁾ 34,5/57,1 m
Wendekreis links/rechts¹⁾ 12,2/12,2 m
firmenauto-Normrunde (200 km)¹⁾ 6,9 l D
Testverbrauch¹⁾ 6,9–11,3; Ø 9,2 l D
WLTP-Verbrauch/CO₂ 7,9 l D/207 g
Tankinhalt/Reichweite 80 l/869 km
Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6d-Temp/A

Grundpreis	62.563 Euro ²⁾³⁾
Teuerung	9.964/5.801
Gebundenes Kapital	50.460/49.357

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	4.239/4.146
Abschreibung	6.954/11.214
Steuer	509
Haftpflicht (HP 19, R7) ⁴⁾	944
Vollkasko (VK 32/TK 28, R4) ⁴⁾	3.738
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	16.957/21.124
Festkosten in ct/km	84,8/52,8

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff	7,2
Reifen	4,2
Wartung und Reparatur	15,6/8,8
Summe variable Kosten	27,0/20,2
Gesamtkosten⁵⁾	111,8/73,0 ct/km

Fazit: Abgesehen vom gewöhnungsbedürftigen Eindehnen des Hecks offenbart der X5 im Test keine Schwächen und marschiert ungefährdet zum Sieg.

Volvo XC90

D5 AWD



Hubraum/Zylinder 1.969 cm³/4
Getriebe/Gänge A/8
Kraftübertragung Allradantrieb
Motorleistung 173 kW (235 PS)
Drehmoment 480 Nm bei 1.750/min

Länge/Breite/Höhe 4.950/2.008/1.776 mm
Radstand 2.984 mm
Kofferraum 721–1.886 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung 2.206/424 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst 2.700/750 kg
Testwagenbereifung 275/40 R 21

0–80/–100/–140 km/h¹⁾ 6,0/8,7/16,6 s
60–100 km/h¹⁾ 4,7 s
80–120 km/h¹⁾ 6,2 s
Höchstgeschwindigkeit 220 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h¹⁾ 34,9/59,8 m
Wendekreis links/rechts¹⁾ 12,4/12,4 m
firmenauto-Normrunde (200 km)¹⁾ 6,8 l D
Testverbrauch¹⁾ 6,8–11,0; Ø 9,0 l D
WLTP-Verbrauch/CO₂ 8,3 l D/218 g
Tankinhalt/Reichweite 71 l/788 km
Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6d-Temp/A

Grundpreis	53.303 Euro ²⁾
Teuerung	8.489/4.942
Gebundenes Kapital	38.748/38.429

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	3.255/3.228
Abschreibung	7.659/12.059
Steuer	418
Haftpflicht (HP 22, R7) ⁴⁾	1.113
Vollkasko (VK 26/TK 27, R4) ⁴⁾	1.443
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	14.460/18.834
Festkosten in ct/km	72,3/47,1

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff	7,1
Reifen	3,3
Wartung und Reparatur	14,9/8,4
Summe variable Kosten	25,3/18,8
Gesamtkosten⁵⁾	97,6/65,9 ct/km

Fazit: Größte Schwäche: der staksige Federungskomfort. Auch beim Raumangebot kann der XC90 nicht mithalten. Dafür gefällt er mit kompaktem Fahrverhalten.

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ Grundpreis Ausstattungslinie zzgl. Testwagenbereifung; ³⁾ bis April 2019 nur mit optionaler Lederpolsterung bestellbar; ⁴⁾ Versicherung (70 Prozent) mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB;

⁵⁾ Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. Berechnet von **DEKRA**

Testergebnis



VW Touareg

3.0 TDI V6 4motion



Hubraum/Zylinder 2.967 cm³/6
 Getriebe/Gänge A/8
 Kraftübertragung Allradantrieb
 Motorleistung 210 kW (286 PS)
 Drehmoment 600 Nm bei 2.250/min

Länge/Breite/Höhe 4.878/1.984/1.717 mm
 Radstand 2.904 mm
 Kofferraum 810–1.800 l
 Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung 2.145/705 kg
 Anhängelast gebremst/ungebremst 3.500/750 kg
 Testwagenbereifung 285/45 R 20

0–80/–100/–140 km/h¹⁾ 4,4/6,5/12,6 s
 60–100 km/h¹⁾ 3,7 s
 80–120 km/h¹⁾ 4,8 s
 Höchstgeschwindigkeit 235 km/h
 Bremsweg kalt aus 100/130 km/h¹⁾ 36,7/62,2 m
 Wendekreis links/rechts¹⁾ 11,7/11,5 m
 firmenauto-Normrunde (200 km)¹⁾ 7,2 l/D
 Testverbrauch¹⁾ 7,2–11,4; Ø 9,5 l/D
 WLTP-Verbrauch/CO₂ 8,3 l/D/217 g
 Tankinhalt/Reichweite 75 l/789 km
 Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6d-Temp/B

Grundpreis **53.424 Euro²⁾**
 Teuerung 8.509/4.953
 Gebundenes Kapital 40.765/40.815

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 3.424/3.428
 Abschreibung 6.885/10.503
 Steuer 529
 Haftpflicht (HP 21, R7)⁴⁾ 1.035
 Vollkasko (VK 24/TK 27, R4)⁴⁾ 1.193
 Unterstellung/Garage 573
 Festkosten pro Jahr 13.639/17.262
 Festkosten in ct/km **68,2/43,1**

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 7,5
 Reifen 3,2
 Wartung und Reparatur 14,8/8,4
 Summe variable Kosten 25,5/19,1
Gesamtkosten⁵⁾ 93,7/62,2 ct/km

Fazit: Trotz beachtlicher Langstreckentauglichkeit und Handlichkeit nur Platz drei? Maue Bremswerte und Ausstattung verhindern ein besseres Ergebnis.

Fahrzeug	BMW X5 xDrive 30d	Audi Q7 50 TDI	VW Touareg 3.0 TDI V6	Volvo XC90 D5 AWD
Karosserie				
Raumangebot	20	11	13	11
Außenabmessungen	5	1	1	1
Kofferraum	15	11	13	12
Zuladung	10	8	7	6
Variabilität/Funktionalität	10	8	9	8
Instrumente/Anzeige	5	4	4	3
Bedienung	15	13	12	10
Rundumsicht	10	7	6	7
Qualitätsanmutung	10	9	8	7
Ergebnis Karosseriewertung	100	72	73	65
Sicherheit				
Sicherheitsausstattung/-assistenz	40	32	27	26
Licht	10	10	9	9
Bremsweg kalt aus 100 km/h	10	6	6	3
Bremsweg kalt aus 130 km/h	5	4	3	3
Bremsweg warm aus 130 km/h	10	8	7	7
Bremsweg aus 170 km/h	5	5	5	5
Pedalgefühl	5	5	5	5
Fahrsicherheit	15	11	13	13
Ergebnis Sicherheitswertung	100	81	75	73
Komfort				
Federungskomfort	25	22	19	16
Sitze vorn	15	15	14	14
Sitze hinten	10	8	9	7
Multimedia	20	19	19	17
Komfort-Assistenzsysteme	10	10	9	10
Klimatisierung	10	10	10	10
Innengeräusche (Messwerte)	5	4	4	3
Geräuscheindruck	5	5	4	3
Ergebnis Komfortwertung	100	93	88	73
Antrieb				
Laufkultur	10	9	8	7
Durchzugskraft	10	8	8	7
Leistungsentfaltung	5	5	3	4
Schaltung/Getriebeabstufung	10	10	9	8
Beschleunigung/Höchstgeschw.	15	8	9	7
Zwischenbeschleunigung	5	3	3	3
Testverbrauch	20	8	7	8
Lademöglichkeiten	10	–	–	–
Reichweite Elektro	10	–	–	–
Reichweite	5	5	5	4
Ergebnis Antriebswertung	100	56	52	48
Fahrverhalten				
Fahrdynamik	20	8	7	5
Handling/Fahrspaß	25	21	18	20
Lenkung	20	17	15	17
Wendekreis	10	0	1	0
Traktion/Wintertauglichkeit	15	15	15	14
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	10	8	8	8
Ergebnis Fahrverhalten	100	69	64	64
Umwelt				
CO ₂ -Ausstoß Normrunde	35	10	9	10
Emissionen nach NEFZ	10	4	3	4
Abgasreinigung	5	5	3	3
Ergebnis Umweltwertung	50	19	15	17
Eigenschaftswertung	550	390	367	354
Kosten				
Betriebskosten ¹⁾	75	61	70	72
Ausstattung ¹⁾	10	8	6	10
Aufpreisgestaltung	5	3	3	3
Garantie	10	7	5	5
Summe	100	79	84	90
Gesamtwertung	650	469	451	430
Platzierung	1	2	3	4

¹⁾ Bester erhält volle Punktzahl

Fahrvergnügen

Den kleinen Ford Fiesta gibt es jetzt auch als **Active**. Was bringt der Offroad-Look im Alltag?

von Immanuel Schneeberger



Der Fiesta Active bietet Unentschlossenen einen Kompromiss zwischen Kleinwagen und SUV. Alle Blechteile leiht er sich bei seinem etwas unscheinbaren Geschwisterchen, dem Fiesta, die robuste Optik kommt vom hohen Ecosport. Auch das Fahrwerk folgt diesem Muster: 18 Millimeter höher steht der Active in den Federn, einen weiteren Millimeter steuern die minimal höheren Reifenflanken der serienmäßigen 17-Zoll-Räder bei.

Innen unterscheidet sich der Active kaum vom gelungenen Fiesta. Die Kunststoffe sind teils hart, aber gut verarbeitet, und alle Bedienelemente sind dort, wo man sie auch vermutet. Der 20-Zentimeter-Touchscreen ist serienmäßig dabei. Wer lieber mit Dingen spricht, als auf ihnen herumzudrücken, kann die gut funktionierende Sprachbedienung verwenden.

Ein paar Kleinigkeiten gibt es aber doch zu monieren: die Außenspiegel zum

Ford Fiesta Active 1.5 Ecoblue Plus

Hubraum/Zylinder 1.499 cm³/4
Getriebe/Gänge 5/6
Leistung 88 kW (120 PS)
Drehmoment 270 Nm bei 1.750/min
Beschleunigung 0–100 km/h 9,4 s
Höchstgeschwindigkeit 190 km/h
Testverbrauch 4,6–7,7; Ø 5,9 l/D
firmenauto-Normrunde¹⁾ 4,6 l/D
WLTP-Verbrauch/CO₂ 5,1 l/D/136 g
Effizienzklasse B
Kofferraum 292–1.093 l
Zuladung 460 kg
Preis 20.420 Euro
Betriebskosten²⁾ 51,0/33,7 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp. ¹⁾ 200 km lang
²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate ▶ DEKRA

Beispiel, die vorderen Sitze und der Gepäckraum. Bei den drei Dingen waren die Ford-Ingenieure etwas zu sparsam. Die Spiegel sind zu klein, die Sitze grundsätzlich für den Rücken bequem, lassen aber Oberschenkelauflage vermissen, und in den Gepäckraum der Konkurrenz passt einfach eine Tasche mehr.

Das alles ist in der Praxis aber schnell vergessen: Kaum ein anderer Kleinwagen schafft es so überzeugend, Federungskomfort mit Top-Straßenlage zu kombinieren. Außerdem funktionieren die zahlreichen Assistenzsysteme vorbildlich. Vollends zum überzeugenden Reisewagen macht den Fiesta sein kräftiger und sparsamer Diesel.

Allerdings verlässt der Preis mit dem dicken Motor die Sphären typischer Kleinwagen. Dazu trägt auch das Active-Kostüm bei, das mit gut 670 Euro zu Buche schlägt. Aber immerhin bleibt der Active günstiger als ein Ecosport – bei mehr Fahrspaß. **FA**



Der Kofferraum ist bei anderen Kleinwagen etwas größer. Dafür ist die Bedienung des Fiesta selbsterklärend und die Verarbeitung gelungen.

Fotos: Thomas Küppers

Schöne alte Welt

Kein virtuelles Cockpit, kein digitales Erlebnis – ist der **Opel Astra** noch auf der Höhe der Zeit?

von Hanno Boblenz

War das nicht erst gestern, als der neue Opel Astra vorfuhr? Innovativ, voll von Tech-Features wie Matrixlicht, superbequemen Ergositzen, neuen Assistenten – kurz: das ideale Auto für den budgetbewussten Außendienstmitarbeiter. Gut drei Jahre später steht unser Testwagen etwas bedröppelt zwischen all den neuen Modellen, die seitdem mit viel Bling-Bling die Kompaktklasse aufmischen wollen.

Dabei muss er sich gar nicht verstecken, kratzt er doch mit 4,70 Meter Länge auch heute noch an der Mittelklasse. Kurz: Er hat Platz ohne Ende. Top sind auch der Komfortsitz mit elektrisch anpassbarer Oberschenkelauflage sowie die Lendenwirbelstütze. Nur am Cockpit mit den Rundinstrumenten und dem acht Zoll kleinen Bildschirm sieht man, wo der Zahn der Zeit nagt.

Darüber kann man meckern, muss man aber nicht. Denn Einsteigen und Starten klappt, ohne nachzudenken. Der Astra lässt sich völlig intuitiv bedienen. Man muss ihn nicht erst anreden oder wach küssen, sich nicht einloggen, anmelden und aus 395 Farben oder 32 Düften sein individuelles Fahrprofil erstellen, sich nicht durch Untermenüs wischen, wenn man die Temperatur verstellen oder ein Telefon koppeln will. Im



Gut ablesbare Rundinstrumente und ein informatives Mini-Display statt Hightech-Kino.



Astra gibt's nur ein paar eindeutig beschriftete Tasten und Knöpfe, mehr braucht er nicht. Schöne alte Autowelt. Und so müssen wir auch auf WLAN und Onlineanbindung verzichten. Dafür gibt's Apple Car Play oder Android Auto serienmäßig. Wer braucht da noch ein 832 Euro teures Bordnavi?

Der 136 PS starke Diesel nagelt nur beim Start, was auf der Autobahn in ein leises Säuseln übergeht. Der Opel hängt schön am Gas, zieht willig durch, hält uns unaufgeregt in der Spur und warnt dezent, wenn wir zu schnell werden. Aber die Tankanzeige irritiert: Fast 200 Kilometer auf der Uhr, und noch immer klebt sie unbeirrt bei 4/4. Ist die womöglich kaputt? Nö, der Wagen ist nur sparsam. Mit 4,8 Litern unterbietet der Astra den WLTP-Wert sogar um fünf Prozent.

Für etwas unter 25.000 Euro bekommt man die Ausstattung Innovation mit allen für den Vielfahrer sinnvollen Extras wie den beheizbaren Komfortsitzen, Rückfahrkamera und vielem mehr. Was fehlt? Das hervorragende Matrixlicht (1.218 Euro). Technisch mag der Astra nicht mehr vorausfahren. Aber abgehängt hat ihn die Meute noch lange nicht. **FA**

Opel Astra Sports Tourer 1.6 Diesel Innovation

Hubraum/Zylinder 1.598 cm³/4
Getriebe/Gänge 5/6
Leistung 100 kW (136 PS)
Drehmoment 320 Nm bei 2.000/min
Beschleunigung 0–100 km/h 9,6 s
Höchstgeschwindigkeit 212 km/h
Testverbrauch 4,9–6,0; Ø 5,8 l D
firmenauto-Normrunde¹⁾ 4,9 l D
WLTP-Verbrauch/CO₂ 5,1 D/134 g
Effizienzklasse A
Kofferraum 540–1.630 l
Zuladung 555 kg
Preis 24.714 Euro
Betriebskosten²⁾ **56,9/37,3 ct/km**

Motor erfüllt Euro 6d-Temp; ¹⁾ 200 km lang; ²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate **DEKRA**

Mucho Macho

Als Wildtrak lässt der Ford Ranger die Muskeln spielen. Alles nur Show?

von Markus Bauer



Was den Hubraum angeht, ist der Ranger Spitzenreiter unter den Midsize-Pick-ups. 3,2 Liter verteilt er auf fünf Zylinder und schöpft daraus potente 200 PS. Wenn der Ford beschleunigt, hört sich das an, als würde Thor persönlich seinen Hammer schwingen. Beim Verbrauch gibt sich der Ford dafür relativ genügsam: Rund 8,9 Liter genehmigt er sich auf der Verbrauchsrunde, nur 0,5 Liter mehr als der kombinierte Katalogverbrauch. Sein Fahrwerk ist straff genug für sichere Kurvenfahrt, neigt aber teilweise zum Poltern.

Zum Test tritt der Ranger in der sportlichen Nobelvariante Wildtrak an, erkennbar an 18-Zoll-Rädern mit 265er-Walzen und dunkelgrauem Sportbügel über der Ladefläche. Innen zeigt er edle Sportlichkeit in Form orange verzierter Teilledersitze. Das Infotainmentsystem Sync 3 kommuniziert über einen acht Zoll großen Touchscreen mit dem Fahrer. Im Kombi-Instrument hat Ford gleich zwei weitere

Ford Ranger

Doppelkabine 3.2 TDCi Wildtrak

Hubraum/Zylinder 3.198 cm³/5
 Getriebe/Gänge 5/6
 Leistung 147 kW (200 PS)
 Drehmoment 470 Nm bei 1.500/min
 Beschleunigung 0–100 km/h 10,9 s
 Höchstgeschwindigkeit 175 km/h
 firmenauto-Normrunde¹⁾ 8,9 l/D
 NEFZ-Verbrauch/CO₂ 8,4 l/D/221 g
 Ladefläche L/B 1.560/1.549 mm
 Zuladung 1.119 kg
 Preis 38.050 Euro
 Betriebskosten²⁾ 78,0/53,3 ct/km

¹⁾ 200 km lang
²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate ▶ DEKRA

Bildschirme verbaut. Der linke zeigt neben allerhand anderen Informationen den Drehzahlmesser. Der rechte stellt zum Beispiel die Marschrichtung dar – beides hübsch gemachte Spielereien, denn zumindest links bietet sich der Drehzahlmesser als Immer-da-Anzeige an.

Dazu kommen im Testwagen nützliche Extras wie der Abstandstempomat und Fords dank elektromechanischer Lenkung gut gemachter Spurhalteassistent. Zumindest ein Stück weit, maximal bis die Elektronik ermahnt, fährt der Ranger damit autonom über die Autobahn.

Auch fürs Gelände ist er bestens gerüstet: dank Allrad mit Untersetzung, Differenzialsperre und Bergabfahrassistent. In den meisten Fällen wühlt sich der bullige Fünfzylinder aber auch souverän im reinen Allradantrieb vorwärts. Der ist indes nur für rutschigen Untergrund zu empfehlen. Auf Asphalt versperrt sich die 4x4-Mechanik ziemlich. 🚫

Fotos: Thomas Küppers



Orangefarbene Nähte, Teilledersitze, aufgeräumtes Cockpit. Der Fünfzylinder mit 3,2 Liter Hubraum macht mächtig Dampf.

Mit Gas sparen

Mit Erdgas fährt der **Fiat Doblò** noch billiger als mit Diesel, wie der Test zeigt.

von Markus Bauer

Der Doblò ist ein echt großes Auto, ohne Außenspiegel schon 183 Zentimeter breit. Man merkt's im Innenraum. Zwischen Ellenbogen des Fahrers und Tür ist locker eine Hand breit Platz. Allerdings wirkt der Fiat deutlich unübersichtlicher, als er müsste. Dazu trägt auch die wuchtige Motorhaube bei.

Das Fahrverhalten ist komfortbetont einerseits, etwas schwammig andererseits. Das macht sich nicht nur auf der Landstraße, sondern auch im Stadtverkehr bemerkbar, und will so gar nicht zur quirligen Charakteristik des 120 PS starken Triebwerks passen. Den größten Anteil daran hat das forsche Motorengeräusch, vor allem bei höheren Drehzahlen. Die braucht er allerdings, damit's vorwärtsgeht.


Der Erdgasmotor tritt kräftig an und läuft relativ leise. Die Füllstände der beiden Tanks lassen sich einfach ablesen. Der Benzintank nutzt die analoge Uhr, während etwas minimalistische Balken zeigen, wie viel Gas noch zur Verfügung steht.

Rund 20 der 24,6 Kubikmeter in Hochdruckflaschen gespeicherten Gasreserve sind nutzbar. 4,7 Kilogramm genehmigte sich der Fiat auf unserer Normrunde, sodass er in der Praxis gut 400 Kilometer weit kommt. Anders gerechnet: 100 Kilometer kosten mit dem Gas-Doblò unschlagbar günstige fünf Euro. Das schafft auch der Diesel nicht.

Im Innenraum überzeugt der Doblò nicht ganz. Zwar lassen sich die Instrumente ordentlich ablesen, und auch das Infotainmentsystem geht in Ordnung. An der Verarbeitung könnten die Italiener aber noch feilen. Außerdem fehlen Ablagen, speziell für kleinere Dinge wie Handy oder Geldbörse. Größere Unterlagen oder Taschen dagegen passen in das Fach im Dach über der Frontscheibe.



Zu den Stärken des Doblò zählt der Gepäckraum. Schon standardmäßig bietet er jede Menge Platz. Wer mehr braucht, faltet mit wenigen Handgriffen die Sitze nach vorne. Dann passen 3,2 Kubikmeter rein. Schade nur, dass der Ladeboden nicht ganz eben ist.

Die Preise für den Fiat Doblò mit bivalentem Antrieb beginnen bei 19.000 Euro für die Variante Easy. Besser ist der Lounge für 21.000 Euro, der fast alle Wünsche erfüllt. Lediglich Rückfahrkamera (252 Euro) und Navi (504 Euro) sollte man dazubestellen. 

Fiat Doblò Combi 1.4 T-Jet Lounge

Hubraum/Zylinder 1.368 cm³/4
Getriebe/Gänge 5/6
Leistung 88 kW (120 PS)
Drehmoment 206 Nm bei 2.000/min
Beschleunigung 0–100 km/h 12,3 s
Höchstgeschwindigkeit 172 km/h
firmenauto-Normrunde¹⁾ 4,7 kg CNG
NEFZ-Verbrauch/CO₂²⁾ 4,9 CNG/136 g
Effizienzklasse B
Kofferraum/Zuladung 790 l/600 kg
Preis 21.016 Euro
Betriebskosten²⁾ 52,7/34,4 ct/km

¹⁾ 200 km lang;

²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate 

Irritierend: Die Tankuhr oben zeigt den Benzinfüllstand. Wie viel Gas noch drin ist, muss man anhand der Balken im Minidisplay abschätzen.



Fotos: Thomas Küppers

Kostenvergleich Kleinwagen

Betriebskosten, Restwert, Wartungsaufwand: Der **Kostenvergleich** nimmt in jedem Heft ein anderes Segment unter die Lupe und nennt die Kosten für die meistverkauften Firmenwagen.

von Martin Schou



Obwohl der VW Polo 1.6 TDI Euro 6d-Temp noch nicht einhält, ist er das meistgewählte Firmenfahrzeug im Kleinwagensegment.



Im Sommer 2017 brachte Ford die achte Generation des Fiesta auf die Straße. Firmen mögen das flotte Design. Er belegt Platz zwei in den Top Ten.

Die meistverkauften Firmenwagen

1	⇔	VW Polo	1.6 TDI
2	↑	Ford Fiesta	1.1
3	↑	Renault Clio	TCe 75
4	↑	Opel Corsa	1.4
5	↓	Skoda Fabia Combi	1.0 TSI
6	↑	Mini One	1.5
7	↑	Seat Ibiza	1.0 TSI
8	⇔	Toyota Yaris	Hybrid
9	↑	Citroën C3	Puretech 82
10	↑	Hyundai i20	1.2

Zeitraum: Juli 2018 bis Dezember 2018
 ↑ verbessert ↓ verschlechtert ⇔ gleich

DATAFORCE



Der Renault Clio ist noch vor dem Skoda Fabia das beliebteste Importmodell: Rang drei.

Bei Kleinwagen spielt der Diesel selbst im Flottengeschäft eine untergeordnete Rolle. In die Top Ten der meistverkauften Modelle schafft es nur der VW Polo 1.6 TDI, der dort aber gleich den ersten Rang belegt – und das, obwohl der Selbstzünder deutlich teurer als die Benzinerkonkurrenz ist und noch nicht einmal Euro 6d-Temp einhält.

Der noch recht junge Ford Fiesta (Modellwechsel im Juli 2017) kommt bei Unternehmen immer besser an, schiebt sich auf den zweiten Platz vor. Gerade

im preissensiblen Markt der Kleinwagen trumft er mit seinem niedrigen Listenpreis und den geringen Wartungskosten. Der hohe Verbrauch des Fiesta 1.1 (5,3 l S) fällt dadurch nicht mehr ins Gewicht, ärgert lediglich umweltbewusste Fuhrparkleiter.

Opel Corsa 1.4 (131 g CO₂) und Hyundai i20 1.2 (132 g CO₂) dürften es schwer haben, einen Platz in Fuhrparks mit strengen CO₂-Grenzen zu ergattern. Die setzen lieber auf Hybride wie den Toyota Yaris (3,3 l S/75 g).

Wartungs- und Verschleißkosten

Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung				Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung			
	Wartung	Verschleiß	Summe		Wartung	Verschleiß	Summe
1 Ford Fiesta 1.1	917	926	1.843	1 Citroën C3 Puretech 82	1.110	763	1.873
2 Toyota Yaris Hybrid	1.007	873	1.880	2 Ford Fiesta 1.1	1.142	748	1.890
3 Citroën C3 Puretech 82	1.288	874	2.162	3 Opel Corsa 1.4	853	1.105	1.958
4 Seat Ibiza 1.0 TSI	1.035	1.174	2.209	4 Toyota Yaris Hybrid	1.298	761	2.059
5 Skoda Fabia Combi 1.0 TSI	1.110	1.176	2.286	5 VW Polo 1.6 TDI	1.142	1.032	2.174
6 Hyundai i20 1.2	1.056	1.273	2.329	6 Skoda Fabia Combi 1.0 TSI	1.110	1.224	2.334
7 Opel Corsa 1.4	984	1.397	2.381	7 Hyundai i20 1.2	1.305	1.101	2.406
8 VW Polo 1.6 TDI	1.087	1.351	2.438	8 Seat Ibiza 1.0 TSI	1.272	1.311	2.583
9 Mini One	933	1.775	2.708	9 Mini One	1.249	1.411	2.660
10 Renault Clio TCe 75	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	10 Renault Clio TCe 75	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾

Angaben in Euro. ¹⁾ Keine Daten verfügbar

TecRifrance

Wertverlust

	Preis inkl. Ausstattung	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung	Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung
1 Mini One	16.790	63 %	10.600
2 Toyota Yaris Hybrid	16.697	64 %	10.750
3 VW Polo 1.6 TDI	18.563	68 %	12.600
4 Hyundai i20 1.2	14.588	69 %	10.050
5 Skoda Fabia Combi 1.0 TSI	17.765	71 %	12.600
6 Renault Clio TCe 75	14.000	73 %	10.200
7 Seat Ibiza 1.0 TSI	16.815	74 %	12.450
8 Ford Fiesta 1.1	13.731	77 %	10.550
9 Opel Corsa 1.4	14.378	81 %	11.700
10 Citroën C3 Puretech 82	15.269	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾

Angaben in Euro. ¹⁾ Keine Daten verfügbar

SCHWACKE

Betriebskosten

	Hubraum	Zylinder	Leistung	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Preis	Betriebskosten
1 Skoda Fabia Combi 1.0 TSI	999 cm ³	3	70 kW/95 PS	4,6/5,5 S	105/124 g	13.353	35,0/30,2 ct/km
2 Renault Clio TCe 75	898 cm ³	3	56 kW/76 PS	5,0 S/k. A.	113 g/k. A.	10.328	41,4/28,4 ct/km
3 Opel Corsa 1.4	1.398 cm ³	4	66 kW/90 PS	5,7/6,5 S	131/147 g	11.088	41,7/28,3 ct/km
4 Ford Fiesta 1.1	1.100 cm ³	3	52 kW/70 PS	5,3 S/k. A.	120 g/k. A.	10.882	41,8/28,9 ct/km
5 Citroën C3 Puretech 82	1.199 cm ³	3	61 kW/83 PS	4,8 S/k. A.	110 g/k. A.	12.513	43,6/29,8 ct/km
6 Hyundai i20 1.2	1.248 cm ³	4	62 kW/84 PS	5,8 S/k. A.	132 g/k. A.	12.563	44,1/30,2 ct/km
7 Seat Ibiza 1.0 TSI	999 cm ³	3	70 kW/95 PS	4,6/5,2 S	105/119 g	13.382	44,5/30,6 ct/km
8 VW Polo 1.6 TDI	1.598 cm ³	4	70 kW/95 PS	3,7/4,9 D	97/128 g	16.849	45,0/29,8 ct/km
9 Toyota Yaris Hybrid	1.497 cm ³	4	54 kW/74 PS	3,7 S/k. A.	84 g/k. A.	15.328	46,3/31,1 ct/km
10 Mini One	1.499 cm ³	3	75 kW/102 PS	5,4/6,0 S	122/136 g	15.924	48,8/32,7 ct/km

Modell erfüllt Euro 6d-Temp. ¹⁾ NEFZ/WLTP.

Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. DEKRA

Die sparsamsten Diesel¹⁾

1  88 g CO₂
3,3 l D/100 km
Citroën C3 Blue HDi 100; 102 PS; 15.748 Euro

2  88 g CO₂
3,4 l D/100 km
Fiat Punto 1.3 Multijet; 95 PS; 13.521 Euro

3  89 g CO₂
3,4 l D/100 km
Alfa Romeo Mito 1.3 JTDm; 95 PS; 14.706 Euro

4  95 g CO₂
3,6 l D/100 km
VW Polo 1.6 TDI; 80 PS; 14.286 Euro

5  99 g CO₂
3,8 l D/100 km
Mini One D; 95 PS; 17.647 Euro
Auch Rang 4: VW Polo 1.6 TDI (95 PS)


Die sparsamsten Benziner¹⁾

1  75 g CO₂
3,3 l S/100 km
Toyota Yaris Hybrid; 100 PS; 15.328 Euro

2  98 g CO₂
4,3 l S/100 km
Suzuki Swift Hybrid; 111 PS; 16.403 Euro

3  99 g CO₂
4,2 l S/100 km
Alfa Romeo Mito 0.9 T Twinair; 105 PS; 14.706 Euro

3  99 g CO₂
4,2 l S/100 km
Fiat Punto 0.9 Twinair; 105 PS; 12.597 Euro

4  99 g CO₂
4,3 l S/100 km
Suzuki Baleno 1.2 Hybrid; 90 PS; 14.782 Euro
Auch Rang 4: Toyota Yaris 1.0 VVT-i (69 PS)
¹⁾ Alle Angaben nach NEFZ

Fotos: T. Küppers (1), H.-D. Seufert (1)

Punktlandung

Was firmenauto damals über die Punkte- und Steuerreform schrieb.

Ratgeberthemen haben bei firmenauto traditionell einen großen Stellenwert. 1999 gab es gleich doppelten Informationsbedarf: Zum einen rüttelte ein neues Punktesystem für Verkehrssünden Deutschlands Autofahrer auf. Wer acht Punkte sammelt, sollte verwahrt werden, bei 14 war eine Nachschulung fällig, und mit 18 Punkten durfte man seinen Führerschein abgeben. Das Punktesystem war praktischerweise direkt an die damals noch recht lasche Promilleregulation gekoppelt. 0,5 Promille kosteten 200 Mark und brachten zwei Punkte.

Zusätzlich entwarf Oskar Lafontaine, seines Zeichens Finanzminister der neuen rot-grünen Regierung unter Gerhard Schröder, eine Steuerreform. Die 300-seitige Abhandlung hatte direkte Auswirkungen auf den Firmenwagen. Denn Unternehmer sollten bei privat genutzten Dienstwagen nur noch 50 Prozent der bereits gezahlten Vorsteuern abziehen. Tipp unseres Steuerexperten an GmbH-Chefs: nur noch dienstlich fahren, Fahrtenbuch führen und hoffen, dass die Finanzbeamten beide Augen zudrücken. ■



FIRMAUTO Ausgabe
02-03/1999



Ein ordnungsgemäßes
Fahrtenbuch muss lückenlos
alle Fahrten dokumentieren.
firmenauto-Autor Friedbert Scheiffarth

Impressum

firmenauto –
Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

Redaktion firmenauto/
www.firmenauto.de
Hanno Boblenz (Chefredakteur),
Martin Schou, Immanuel Schneeberger,
Juliane Dünger/Sumita Brumbach (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Markus Bauer, Guido Borch,
Thilo Jörke (Dekra), Wolf-Henning Hammer
(Kanzlei Voigt), Peter Ilg, Uwe Schmidt-
Kasperek, Marcus Peters, Axel Schäfer
(Fuhrparkverband), Regina Weinrich

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

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
Internet: Thorsten Gutmann (Leitung);
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Sekretariat, Leserservice:
Uta Sickingel Tel.: 07 11/7 84 98-31

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

Geschäftsführer: Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31
Fax: 07 11/7 84 98-88
Internet: www.firmenauto.de
E-Mail: firmenauto@etm.de

Anzeigen: Thomas Beck
Tel.: 07 11/7 84 98-98
Fax: 07 11/7 84 98-29
Anzeigenverwaltung:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Anzeigenabteilung firmenauto
Nicole Polta
Postfach, 70162 Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Tel.: 07 11/1 82-13 87
Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.)
Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-18
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
E-Mail: vertrieb@etm.de
Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168
34121 Kassel
Printed in Germany

Erscheinungsweise: jährlich 11 Hefte,
Einzelheft 4,00 Euro, Bezugspreis für
Deutschland jährlich 44,00 Euro. Studenten
bezahlen gegen Vorlage einer Immatrikula-
tionsbescheinigung 26,40 Euro im Inland.
Bezugspreis für die Schweiz jährlich
85,80 Franken, Bezugspreis für Österreich
jährlich 49,50 Euro, übrige Auslandspreise
auf Anfrage.
Die Mitglieder von Dekra erhalten
firmenauto im Rahmen ihrer Mitglied-
schaft als Beilage in trans aktuell. 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. Alle Preise im Heft
ohne Mehrwertsteuer außer bei Büchern,
Software und Gebühren.

Abonnenten-/Leserservice:
firmenauto, 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.firmenauto.de/shop

Anzeigenpreisliste Nr. 25,
2019
Gerichtsstand Stuttgart



Ihre Profi-Newsletter – immer aktuell informiert

Jede Woche Ihr persönlicher Informationsvorsprung
mit News und aktuellen Infos aus dem Flottenmarkt.



Früher wissen, was läuft. **Kostenlos!**

- ✓ Die Top-Meldungen aus der Firmenwagen-Welt im Überblick.
- ✓ Informationen über Aktionen und Gewinnspiele.
- ✓ Ausführliche Vorschauen auf die neuesten Ausgaben von firmenauto.
- ✓ Spannende firmenauto-Artikel exklusiv vor Erscheinen der Hefte.

Jetzt anmelden!



Abonnieren Sie jetzt Ihren Newsletter unter:
www.firmenauto.de/newsletter

firmenauto
Mobilität & Management

DER NEUE LEXUS ES HYBRID

INTELLIGENT. INTUITIV. SELBSTLADEND.

Erleben Sie den neuen Luxus im Limousinen-Segment. Der neue Lexus ES 300h setzt als selbstladender Vollhybrid neue Maßstäbe und verbindet dynamische Performance mit Effizienz, luxuriösem Komfort und intuitiven Technologien.

> Mehr entdecken auf lexus.de/es

469€*

mtl. Leasingrate
ES 300h Business Edition



DEN NEUEN LEXUS ES HYBRID LIVE ERLEBEN

Sind Sie bereit für den neuen Lexus ES? Überzeugen Sie sich selbst bei einer Probefahrt. Mehr Informationen erhalten Sie unter der Hotline **0800 5202120** und auf lexus.de/es

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING

ES 300h Grundversion: Benzintriebwerk, 131 kW (178 PS), und Elektromotor, 88 kW (120 PS), Systemleistung 160 kW (218 PS), Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 4,9/4,3/4,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 100 g/km. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Unser Lexus Business Leasing Angebot für den ES 300h Business Edition, Leasingsonderzahlung: 0,00 €, Vertragslaufzeit: 36 Monate, Gesamtleistung: 30.000 km, 36 mtl. Raten à 469,00 €. *Ein unverbindliches Angebot von Lexus Financial Services (eine Geschäftsbezeichnung der **Toyota Leasing GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln**). Nur bei teilnehmenden Lexus Händlern. **Gilt bei Anfrage und Genehmigung bis zum 31.3.2019.** Alle Angebotspreise verstehen sich auf Basis der **unverbindlichen Preisempfehlung** der Toyota Deutschland GmbH (Lexus Division, Toyota-Allee 2, 50858 Köln), per **01/2019**, zzgl. MwSt., zzgl. Überführung. Dieses Angebot ist nur für Gewerbetreibende gültig. Individuelle Preise und Finanzangebote erhalten Sie bei Ihrem Lexus Händler.