

## Individuelle News

Bleiben Sie immer topaktuell informiert mit den E-Mail-Newslettern von eurotransport.de. Wählen Sie punktgenau aus fünf Kategorien: eurotransport.de/newsletter



## Bald 4.000 Lkw

### Hegemann stockt Flotte auf und prüft Firmenübernahmen

Trotz des Fahrer Mangels und der Einschränkungen durch das EU-Mobilitätspaket: Der Transport- und Logistikdienstleister Hegemann stellt sich in den nächsten Jahren auf erhebliches Wachstum ein. Das Unternehmen will seine Flotte weiter ausbauen und durch Übernahmen auch in der Kontraktlogistik Fuß fassen. Das kündigte Geschäftsführer Siegfried Hegemann gegenüber trans aktuell an (siehe Interview auf Seite 10).

Um sich für weiteres Wachstum zu rüsten, hat das Unternehmen vorige Woche in Bruchsal neben der A5 einen neuen Hauptsitz mit 2.600 Quadratmeter Bürofläche in Betrieb genommen. Dort ist unter anderem die Disposition der deutschen Gesellschaft Hegemann Express angesiedelt. Rund 70 zusätzliche Büroarbeitsplätze sollen in Bruchsal entstehen, womit die deutsche Landesgesellschaft auf 400 Leute wachsen würde.

Siegfried Hegemann spricht von einer rasanten Nachfrage, die aus allen Segmenten komme. „Unsere Strategie ist es, überall oben zu schwimmen“, sagt er. Vier Jahre hintereinander sei das Unternehmen immer um etwa 50 Prozent gewachsen, berichtet der 35-Jährige, der mit seinem Cousin Anton Hegemann die Geschicke der He-

gemann Group lenkt. Dieser Familienholding sind die unterschiedlichen Gesellschaften zugeordnet.

Auch 2019 wolle man in ähnlicher Größenordnung wachsen. Geplant sei, die Flotte europaweit von 2.500 auf 4.000 Lkw aufzustocken, berichtet der Firmenchef. Das Unternehmen betreibt den Fuhrpark nach eigener Darstellung größtenteils selbst und setzt weitere Subunternehmen im Franchisesystem ein.

Auf der IAA hatte Hegemann 2.500 Lkw unterschiedlicher Fabrikate bestellt, mindestens die Hälfte soll dieses Jahr ausgeliefert werden. Die Fahrzeuge sind den Hegemann-Standorten zugeordnet, die eigene Dispositionen unterhalten. Die größten Landesgesellschaften betreibt Hegemann in Litauen, Polen und Deutschland. Sie stehen für je 25 Prozent der Gruppenum-

sätze, die restlichen 25 Prozent entfallen auf Tschechien, Lettland und Rumänien. 2018 wies die Hegemann Group einen Umsatz von mehr als 450 Millionen Euro aus.

In Litauen baut das Unternehmen sein Engagement derzeit massiv aus. Ein neues Logistikzentrum in Kaunas ist bereits an den Start gegangen, das Bürogebäude soll im Mai fertig sein. Perspektivisch will Hegemann dort 600 Mitarbeiter beschäftigen. Auch in Polen und Frankreich sollen dieses und nächstes Jahr Standorte folgen.

Das Wachstum sei kein Selbstzweck, sondern ein Erfordernis des Markts und ein Wunsch der Kunden. Sie verlangten europäische Transportlösungen aus einer Hand ohne Vermittlung durch Fourth-Party-Logistikdienstleister. „Wenn wir sagen, wir haben ein paar Tausend Fahrzeuge, öffnen sich uns die

Türen“, sagt der Firmenchef. Die Strategie der Kunden sei es auch, nicht alles in eine Hand zu geben – Hegemann profitiere von dieser Risikostreuung.

Der Unternehmer macht jedoch klar, dass er die Aufträge nicht über die Preisschiene gewinne. „Wir fahren nicht für die schwarze Null. Jeder, der zum Dumping beiträgt, macht etwas falsch“, betont er und erläutert, dass Hegemann preislich eher im oberen Drittel anzusiedeln sei.

Weiter wachsen will das Unternehmen auch in der Kontraktlogistik. Zurzeit verfügt diese Sparte über 32.000 Quadratmeter Logistikflächen an verschiedenen europäischen Standorten. „Wir haben die feste Absicht, zu akquirieren, und bauen zurzeit ein Team auf“, kündigt Hegemann an. In erster Linie sei er an mittelständischen Speditionen mit Immobilien, Lägern und Bereichen interessiert, in denen Hegemann noch nicht oder nur rudimentär tätig sei. „Hauptsache, an der Autobahn, idealerweise im Ruhrgebiet oder im Raum Hannover“, sagt Hegemann. An fremden Fuhrparks sei er nicht interessiert – Fahrzeuge hat die Hegemann Group ja selbst genug.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Thomas Küppers, Hegemann



Spediteur Hegemann weicht die neue Zentrale in Bruchsal ein.

**Praxis:** Drei Speditionen, die seit 20 Jahren an einem Strang ziehen – HDE Logistik zieht Bilanz.



Seite 8-9

**Porträt:** Fuhrunternehmer Burkhard Fromm und die „Historische Baustelle“.

Seite 13

**Rechenexempel:** Warum Stöhr Logistik die eigene Werkstatt schätzt.



Seite 16

**Ruhezeiten:** Lkw-Parkplätze sind Mangelware, sichere erst recht.

Seite 20

**Verlängerter Auflieger:** Vorstoß von Dekra-Geschäftsführer Jann Fehlauer und Spediteur Klemens Große-Vehne.



Seite 22-23

## DSV ÜBERNIMMT DEN WETTBEWERBER PANALPINA

Das zähe Ringen um den Schweizer Logistikdienstleister Panalpina hat ein Ende. Mit dem nachgebesserten Angebot über 180 Schweizer Franken (158 Euro) je Aktie kommt DSV nun doch noch zum Ziel. Rund 4,6 Milliarden Schweizer Franken (4,1 Milliarden Euro) lässt sich der dänische Wettbewerber den Deal kosten. Der wiederum erfolgt mittels Aktientausch. DSV bietet hierfür den Aktionären 2,375 der eigenen Aktien für je einen Anteil von Panalpina an. Der Panalpina-Verwaltungsrat hat den Aktionären schon empfohlen, das Angebot anzunehmen.

### Nummer 4 der Branche

DSV PANALPINA HEISST DIE NEUE FIRMA



Zustimmung kommt bereits von den Großaktionären, darunter die Ernst-Göhner-Stiftung, die aktuell rund 46 Prozent der Anteile von Panalpina hält. DSV Panalpina, wie das Unternehmen zukünftig heißen soll, weitet den Marktanteil aus und erzielt einen kombinierten Umsatz von etwa 118 Milliarden dänischen Kronen (rund 16 Milliarden Euro). Mit einer Belegschaft von circa 60.000 Mitarbeitern sowie Niederlassungen in weltweit 90 Ländern steige der Logistiker „von der weltweiten Nummer fünf zur Nummer vier der Branche auf“, heißt es seitens DSV. cn



Foto: Uwe Lewandowski

## Lager ohne Menschen

**Maximilian Meyer (Business Development), Jan Weber (CEO) und Dr. Stephan Hülsmann (Logistics Planning & Development, v. I.) von Meyer & Meyer freuen sich über die Eröffnung des automatisierten Shuttle-lagers in Peine. Bis zu 100.000 Kartons finden darin Platz.**

# ETM Jobbörse startet

Jobportal für Logistik- und Transportbranche – hier finden Firmen Fachkräfte

## Kostenlos aufs Handy

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



Ihr Transport- oder Logistikunternehmen sucht händierend neue Mitarbeiter? Aber die Stellenausschreibungen in lokalen Zeitungen oder allgemeinen Jobportalen verlaufen im Sande? Hier schafft eurotransport jobs Abhilfe. Schließlich gilt: Wer die besten Bewerber will, muss dort mit der Suche beginnen, wo potenzielle Mitarbeiter auch medial unterwegs sind.

Mit dem neuen Jobportal erreichen Unternehmen auf sicherem Weg ihre Zielgruppe. Dazu ist eurotransport jobs direkt in den Onlineauftritt des ETM Verlags unter [eurotransport.de/jobs](http://eurotransport.de/jobs) eingebettet.

### Intelligent und zielgenau

Egal, ob es sich um Berufskraftfahrer, Logistikfachkräfte, Nutzfahrzeugmechaniker, Disponenten oder Führungskräfte im Transport- und Logistikbereich handelt: Mit mehreren Zehntausend Stellenangeboten bietet eurotransport jobs mehr aktuelle offene Stellen in der Transport-

und Logistikbranche als jedes andere Jobportal – und ist deshalb für Fachkräfte aus der Branche einer der attraktivsten Ausgangspunkte für die Stellensuche.

### Schnell und unkompliziert

Wer neue Mitarbeiter sucht, kann seine Stellenanzeige schnell und einfach selbst über einen passwortgeschützten, DSGVO-konformen Zugang erstellen. Gleichzeitig geben Jobsuchende über die Suchfunktion von eurotransport jobs zum Beispiel an, in welcher Funktion sie eine neue Stelle suchen, welche Regionen oder Städte infrage kommen oder welche Ausbildung und welche Berufserfahrungen und Führerscheinklassen sie mitbringen. Bei Übereinstimmungen werden die passenden potenziellen Kandidaten per Jobfinder auf Wunsch per E-Mail benachrichtigt.

Für zusätzliche Reichweite sorgt das crossmediale Konzept von eurotransport jobs. Dazu gehören wöchentliche themenspezifische Newsletter, Print-

anzeigen sowie die Facebook- und Xing-Auftritte der Magazine FERNFAHRER, lastauto omnibus und trans aktuell sowie des Portals [eurotransport.de](http://eurotransport.de), aber auch die gezielte Ansprache auf Veranstaltungen in der Branche. Dieser Medienmix steht jetzt Unternehmen zur Verfügung, die auf eurotransport jobs Stellenanzeigen buchen.

### Mehr Reichweite

Zudem bietet eurotransport jobs die Möglichkeit, das Firmenlogo direkt in der eigenen Stellenanzeige zu platzieren. Auch Verlinkungen zur Firmenhomepage, auf den Eintrag im „Who is Who Nutzfahrzeuge“ oder auf bereits über das Unternehmen erschienene redaktionelle Onlineartikel können nach Wunsch realisiert werden. Das ermöglicht dem potenziellen Kandidaten, sich bereits im Vorfeld über das inserierende Unternehmen zu informieren.

Für individuelle Stellenausschreibungen steht Firmen je nach

Bedarf ein fester Ansprechpartner unserer Jobbörse zur Verfügung. Das Stellenportal [eurotransport jobs](http://eurotransport.jobs) bringt Unternehmen bei der Suche nach Topmitarbeitern auf die sichere Seite. Schließlich gilt der ETM Verlag mit seinen Fachzeitschriften trans aktuell, FERNFAHRER, lastauto omnibus und Werkstatt aktuell als Marktführer mit der höchsten Reichweite. Das untermauern auch die erfolgreichen Onlinekanäle wie [eurotransport.de](http://eurotransport.de) mit zuletzt 726.368 Seitenaufrufen pro Monat (IVW-geprüft; Stand 2/2019).

Text: Nicole Holzer |  
Foto: ETM Verlag

## KOMMENTAR

von Carsten Nallinger



### Deutsche Lkw im Rückwärtsgang?

Die BAG-Marktbeobachtung hat bewiesen, was der Blick auf die Rasthöfe bereits nahelegt: Einen immer größeren Teil des Straßengüterverkehrs wickeln Unternehmen aus Osteuropa ab – allen voran die polnischen.

Was beim Blick auf die Kennzeichen allerdings nicht ins Auge springt, ist, dass die Verkehrsleistung der deutschen Transporteure nicht gesunken ist. Sie konnten, anders als die Konkurrenz aus dem Ausland, lediglich nicht weiter wachsen.

In einer Wirtschaft, in der alles auf Zuwachs ausgerichtet ist, mag das zunächst als Niederlage gelten. Eines darf man dabei jedoch nicht vergessen: Es gibt immer mehr deutsche Spediteure mit Tochtergesellschaften in Osteuropa. Indirekt partizipiert die Branche also doch.

Mehr zur Kabotage  
Seite 6

ADAC



Pannens-Notrufnummer:  
0 800 524 80 00

Kaum passiert,  
schon repariert.

ADAC TruckService

Schluss mit zeitaufwendiger Suche: Mit der neuen Jobbörse unter [eurotransport.de/jobs](http://eurotransport.de/jobs) finden Unternehmen schnell und unkompliziert potenzielle Mitarbeiter.



## IMPRESSUM

**trans aktuell**  
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management  
**Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:**  
Matthias Rathmann (rat)  
**Geschäftsführender Redakteur:**  
Carsten Nallinger (cn)  
**Redaktion:** Andrea Ertl (ane), Ilona Jüngst (ilo), Ralf Lanzinger (rla)  
**Weitere Mitarbeiter:** Nicole Holzer (nic), Nicole de Jong (njo), Michael Kern (mk), Knut Zimmer (kuz)

**Grafik/Produktion:** Frank Haug (ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer  
**Sekretariat:** Uta Sichel, Sumita Brumbach  
**Korrespondenten Berlin/Brüssel:** Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)  
**Verlag:** EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft  
**Geschäftsführer:** Oliver Trost  
**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](mailto:transaktuell@etm.de)  
**Internet:** [www.transaktuell.de](http://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](mailto: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 Lieferungsspflicht, 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](mailto:vertrieb@etm.de), Web: [www.transaktuell.de/shop](http://www.transaktuell.de/shop)  
**Anzeigenpreisliste:** Nr. 28, 2019, Gerichtsstand Stuttgart

Unterstützer von



# Wachsen mit knappen Ressourcen

Dachser legte 2018 trotz knapper Fachkräfte, Laderaumgapsen und Unsicherheiten am Markt zu



Dem Fachkräftemangel zum Trotz: Der Logistikdienstleister Dachser hat im vergangenen Jahr mehr als 1.500 neue Mitarbeiter eingestellt und erstmals die Marke von 30.000 Beschäftigten überschritten. Gleichwohl machen sich die personellen Engpässe am Markt auch bei Dachser bemerkbar, wie Vorstandschef Bernhard Simon bei der Bilanzvorlage am Dienstag in München einräumte.

„Das Management knapper Ressourcen ist spätestens 2018 zur Kerndisziplin der Logistik geworden“, sagte er und nannte exemplarisch die Knappheit an Berufskraftfahrern und anderen gewerblichen Fachkräften in der Logistik sowie drohende Engpässe durch einen Laderaummangel. Weiterhin herausfordernd sei der Umgang mit ausgeprägten Saisonspitzen sowie den Unsicherheiten mit Blick auf Dieselfahrverbote, den Brexit und die internationalen Handelsbeziehungen. „Vor diesem Hintergrund muss man mit Wachstum bewusst umgehen und es so steuern, dass Qualität, Prozesse und Kosten in einer gesunden Balance bleiben“, erklärte der Enkel von Firmengründer Thomas Dachser.

Während in der Luft- und Seefracht die Umsätze im vergangenen Jahr bei knapp 1,2 Milliarden Euro stagnierten, konnte das Unternehmen im Landverkehr erheblich zulegen. So stiegen die Erlöse in der Sparte Road Logistics, in der die Bereiche European Logistics (Stückgut) und Food Logistics (Lebensmittellogistik) gebündelt sind, um 6,6 Prozent auf rund 4,5 Milliarden Euro. Auf die europäischen Stückgutaktivitäten entfielen 3,5 Milliarden Euro, auf die Lebensmittellogistik 0,9 Milliarden Euro. Der Konzernumsatz stieg um 5,5 Prozent auf 5,6 Milliarden Euro, die Zahl der im Dachser-Netzwerk abgewickelten Sendungen um 2,5 Prozent auf 83,7 Millionen, die Tonnage um drei Prozent auf 41,3 Millionen Tonnen.

Besonders erfreulich ist für Firmenchef Simon die Entwicklung im Bereich Food Logistics. „Die konsequent verfolgte Qualitätsstrategie zahlt sich aus“, betonte er. „Dachser Food Logistics entwickelt sich nun schon seit vielen Jahren positiv und generiert Wachstum mit nationalen Transporten und Kontraktlogistik. Dazu kommen erfreuliche Steigerungsraten bei den grenzüberschreitenden Verkehren“, sagte Simon. Auf der anderen Seite erlebe Dachser gerade in diesem Segment besonders deutlich die Auswirkungen von Frachtraum- und Fahrermangel sowie die im-

mer stärkeren Schwankungen im Saisongeschäft.

Um die Engpässe im Fahrerbereich zu entschärfen, treibt Dachser seit einigen Jahren seine Aus- und Weiterbildungsaktivitäten massiv voran. Zurzeit absolvieren 207 junge Leute bei dem Unternehmen aus Kempfen eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Damit dürfte Dachser der größte Ausbilder für Berufskraftfahrer in Deutschland sein. Insgesamt traten nach Zahlen des Bundesinstituts für Berufsbil-

dung (BIBB) voriges Jahr 3.951 junge Leute in Deutschland eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer an. Das waren fast zehn Prozent mehr als im Jahr zuvor.

Wie schon 2017 stellte Dachser auch 2018 genau 106 Lehrlinge ein, die eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolvieren wollen. Damit hat das Unternehmen zum zweiten Mal in Folge die Marke von 100 neuen Berufskraftfahrer-Azubis geknackt.

2015 hatte das Unternehmen vor dem Hintergrund des Fach-

kräftemangels seine Ausbildungsinitiative vorgestellt und bekannt gegeben, selbst und in großem Stil angehende Berufskraftfahrer qualifizieren zu wollen. Dachser will die Fahrer im Anschluss an die Lehre seinen Transportunternehmern überlassen oder alternativ in eigenen Niederlassungen beschäftigen, sofern sie über eigene Fuhrparks verfügen. 2018 haben 23 Berufskraftfahrer-Azubis bei Dachser erfolgreich ihre Lehre abgeschlossen.

Zum Beginn des neuen Lehrjahrs kündigte Dachser darüber

hinaus an, sein Ausbildungskonzept auch in Österreich an den Start zu bringen. In der österreichischen Dachser-Landesgesellschaft begannen elf Azubis ihre Fahrerausbildung. Der Logistikdienstleister weist darauf hin, dass sich im vorangegangenen Jahr in ganz Österreich nur drei junge Leute für eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer entschieden hatten.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Thomas Küppers, Dachser



„Das Management knapper Ressourcen ist zur Kerndisziplin der Logistik geworden“

DACHSER-VORSTANDSCHEF BERNHARD SIMON ZUM FACHKRÄFTE- UND LADERAUMMANGEL



Alle reden. Einer macht.  
Der neue Actros.

**MirrorCam.** Anstelle herkömmlicher Rückspiegel wird der neue Actros mit der revolutionären, aerodynamisch ausgefeilten MirrorCam ausgerüstet. Das bietet nicht nur eine ideale Rundumsicht, sondern auch hohe Sicherheit beim Rangieren, Abbiegen und Spurwechsel. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



## BEREICHE IN ZAHLEN

Umsätze 2018 nach Sparten (in Mrd. Euro gegenüber 2017)

Road Logistics	4,5 (+6,6 %)
davon European Logistics	3,6 (+7,0 %)
davon Food Logistics	0,9 (+5,3 %)
Air and Sea Logistics	1,2 (-0,4 %)

# Wege zu weniger CO<sub>2</sub>

Zwischenbericht zum Klimaschutz liegt vor – Verkehr verfehlt Ziel um etwa ein Drittel

Ein Zwischenbericht hat die Regierungskommission für den Klimaschutz im Verkehr vorgelegt. Daran muss weitergearbeitet werden, denn das vorgegebene Ziel einer CO<sub>2</sub>-Verringerung um mindestens 40 Prozent bis 2030 wird um etwa ein Drittel verfehlt. Eine Lücke von etwa 16 bis 26 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> gilt es noch zu schließen, damit keine milliardenschweren Ausgleichszahlungen für Deutschland fällig werden. Trotz aller Kritik des Ergebnisses in der Öffentlichkeit zeigen sich die Transportverbände verhalten optimistisch. Denn die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eingesetzte Verkehrskommission musste viele Interessen unter einen Hut bringen, bestand sie doch aus einem breiten Spektrum gesellschaftlicher Kräfte, vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) über den Deutschen Städtetag bis hin zu Transport- oder Naturschutzverbänden.

Es sei von Anfang an klar gewesen, dass diese so unterschiedlich zusammengesetzte Arbeitsgruppe nicht in allen Einzelfragen einen

Konsens erreichen würde, hält der Präsident des Deutschen Verkehrsforums (DVF), Jörg Mosolf, fest. Vor diesem Hintergrund sei das Ergebnis beachtlich, so lägen konkrete Vorschläge für Investitionen auf dem Tisch: „Wir haben uns auf den Ausbau von Schiene, ÖPNV und Radinfrastruktur, den ambitionierten Hochlauf der Elektrifizierung und die Fortentwicklung alternativer Kraftstoffe geeinigt.“ Außerdem sei der Bundesregierung ein Prüfauftrag für eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung erteilt worden. „Das hat es als gemeinsame Forderung von Wirtschafts-, Verbraucher- und Umweltverbänden so noch nie gegeben“, hebt Mosolf hervor.

Auch der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) warnt davor, die Ergebnisse der Klimaschutzkommission kleinzureden. Der Zwischenbericht gebe „ein ganzes Maßnahmenbündel an die Hand, mit dem die Trendwende im Verkehr sofort eingeleitet werden kann“, erläutert der Verband. Diesem ersten Schritt müssten weitere folgen, denn der Klimaschutz



im Verkehr verlange „gewaltige Kraftanstrengungen der gesamten Gesellschaft“. Der BGL, der in der Arbeitsgruppe auch für alle anderen Verbände der Transport- und Logistikwirtschaft sprach, habe sich für eine sozialverträgliche Ausgestaltung des Klimaschutzes eingesetzt, die für die Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit gewährleiste.

Nur mit einem beschleunigten Ausbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge und „verlässlichen Anreizsystemen“ können nach Einschätzung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) die „sehr ehrgeizigen Ziele“ von etwa 7 bis 10,5 Millionen E-Autos bis 2030 erreicht werden. Eine bindende Quote liefert der Bericht genauso wenig wie ein Malussystem für besonders viel Sprit schluckende Fahrzeuge. Für den VDA hat die Elektromobilität „kurzfristig“ eine Schlüsselfunktion. Weitere Fortschritte könnten durch effizientere Verbrenner, eine verstärkte Berücksichtigung alternativer An-

triebe bei Lkw, mehr regenerative Kraftstoffe sowie durch Verbesserungen im Verkehrsfluss und die stärkere Nutzung digitaler, effizienzsteigernder Services erzielt werden. Geprüft werden müsse seitens der Bundesregierung auch, wie eine Reform des Abgaben- und Steuersystems aussehen könnte, in das sich eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung einfügt, meint der VDA. Minister Scheuer hatte steuerliche Maßnahmen bislang genauso vehement zurückgewiesen wie ein Tempolimit auf der Autobahn. Einmütigkeit herrscht auf beiden Seiten, dass die Klimapolitik im Verkehr mit Innovationen und nicht mit Verboten und Verteuerungen vorangetrieben werden soll. Scheuer setzt auf einen wählerfreundlichen Wohlfühlkurs, der möglichst niemandem wehtun soll.

Auch Daniel Rieger, der beim Naturschutzbund Deutschland (Nabu) den Bereich Verkehrspolitik leitet, gewinnt dem Bericht Positives ab: „Wir haben uns auf etwa zwei Drittel der Maßnahmen

einigen können. Das ist schon mal bemerkenswert“, sagte er. Aber für eine Größenordnung von 16 bis 26 Millionen Tonnen Kohlendioxid fehle nach wie vor eine Lösung. Zudem gehe Minister Scheuer davon aus, dass allein durch die Digitalisierung bis zu acht Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden könnten, erläutert Rieger. „Das ist aber eine Rechnung mit lauter Unbekannten, denn niemand weiß heute, wie sich die Digitalisierung auswirken wird“, kritisiert er.

In jedem Fall ist für die jetzt angedachten klimaschonenden Veränderungen viel Geld vonnöten. Laut Mosolf muss der Bund bis 2030 jährlich mindestens drei Milliarden Euro zusätzlich bereitstellen – zur Unterstützung der Elektromobilität und nachhaltiger Kraftstoffe, für den Ausbau des Schienenverkehrs, des ÖPNV, der Wasserstraßen und für die Digitalisierung des Sektors.

Text: Regina Weinrich | Foto: Phoenixpix/stock.adobe.com

## KLIMASCHUTZ FÜR DEN STRASSEN-GÜTERVERKEHR

Neue Antriebstechnologien, insbesondere der Elektromotor, sollen laut Verkehrskommission die Treibhausgaswirkung von Pkw, Lkw und Bussen reduzieren. Genannt werden neben Oberleitungen auch Antriebe per Batterie oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge. Die Beladungsgrade von Lkw könnten durch Frachtbörsen oder Logistikallianzen erhöht werden, betont das Papier. Lang-Lkw waren umstritten, sie wurden von „einzelnen Akteuren aus Gründen der zu erwartenden Rückverlagerung von Warenströmen von der Schiene auf die Straße abgelehnt“. Weitere Einsparpotenziale lägen in der Fahrereffizienz oder einer verbesserten Aerodynamik des Fahrzeugs. Aber auch hier scheiden sich die Geister: Leerer Raum, der

durch Aerodynamik-Anbauten an Nutzfahrzeugen entsteht, könne als Ladefläche genutzt werden, sagen die einen. „Dem widersprechen andere Mitglieder, da dies aus ihrer Sicht im Widerspruch zur 2015 überarbeiteten EU-Richtlinie für Lkw-Maße und -Gewichte (2015-719) stehe“, heißt es im Bericht. Transporte sollen zudem auf Schiene und Binnenschiff verlagert und der Kombinierte Verkehr gestärkt werden. Der deutlich höhere Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Ländern wie der Schweiz zeige, dass das Marktpotenzial auch in Deutschland weitaus höher liegen könnte. Verlagerung und Effizienzsteigerung von Schiene und Schiff könnten dann den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um drei bis fünf Millionen Tonnen gegenüber 2015 mindern.

# Güterverkehr muss teurer werden

Soziologe Prof. Andreas Knie über Ausblicke für den Güterverkehr in Sachen Klimaschutz

**trans aktuell: Herr Professor Knie, was muss getan werden, damit insbesondere der Güterverkehr auf der Straße klimaverträglicher wird?**

**Prof. Andreas Knie:** Wir müssen die Preise anheben. Der Güterverkehr ist einfach viel zu billig. Solange der Transport keine relevante Größe am Warenwert hat, werden wir unter den Gütern irgendwann ersticken.

**Aber die Zeche zahlen dann ja letztlich die Verbraucher. Wie wollen sie denen das nahebringen?**

Das ist ganz einfach – indem man ihnen sagt, dass das Fahren auf deutschen Autobahnen Schritt für Schritt mehr kostet. Der Verkehr kann Teil des CO<sub>2</sub>-Emissionshandels werden, die deutsche Regierung könnte auch sofort die Maut erhöhen. Die Maut, die wir jetzt haben, ist nicht der Rede wert. Notwendig wäre das Vier- bis Fünffache.

**Das wird zu einem Aufschrei führen.**

Das glaube ich nicht. Denn der Kunde weiß sehr gut, was läuft. Aber warum soll er nicht fünf-

oder sechsmal eine Bestellung hin und her schicken, wenn das umsonst ist? Oder warum sollte er nicht im Winter Himbeeren essen, auch wenn sie aus Südafrika kommen? Der Kunde hat die Freiheit, das auch weiterhin zu tun, aber dann kostet es halt mehr. Das wird er sich gut überlegen.

**Wie bleiben wir aber global wettbewerbsfähig?**

Wir in Deutschland können über das reden, was wir kontrollieren können, und das ist unser deutscher Raum. Den können wir gestalten, und das sollten wir auch. So lange wir das diskriminierungsfrei tun, müssen wir dabei auch nicht auf die EU achten. Deutschland ist, gerade was den Verkehr angeht, ein bedeutendes Land und könnte viel mehr tun. Die globalisierte Welt können wir nicht ändern, aber die Regeln bei uns sehr wohl.

**Sie hören sich an, als würde Sie das Thema ziemlich nerven.**

Nun ja, es steht seit 20 Jahren auf der Agenda, aber nichts passiert. Und alle sagen, die Menschen machten da nicht mit. Als Sozialwissenschaftler haben

wir aber gelernt, dass man die Menschen durchaus überzeugt, wenn man ihnen den Sachverhalt richtig erklärt. Man muss ihnen sagen, dass es ein Problem gibt. Nicht nur mit dem abstrakten Klima, das inzwischen im Alltag wahrnehmbar ist, sondern auch mit den überfüllten Autobahnen, auf denen die rechte Spur – für den Kunden hautnah erfahrbar – immer dicht ist. Der Zustand ist doch unerträglich. Erst recht, wenn man sich vorstellt, wie viele Parkplätze noch gebaut werden müssen, um all die Lkw unterzubringen.

**Und jetzt?**

Wir müssen uns bewusst werden, dass dieser Zustand nicht vom Himmel gefallen ist. Seit den 30er- oder 40er-Jahren galt die Maxime, dass Mensch und Stückgut sich frei bewegen müssen, denn das garantiere wirtschaftliche Prosperität. Auch für die EU ist der freie Warenverkehr eine tragende Säule, und wir haben alle Grenzen und Behinderungen abgebaut. So weit, so gut. Aber jetzt haben wir zu viel davon. Diese Situation wurde politisch erzeugt und muss politisch gelöst werden.

**Sehen Sie da eine Zukunft für die Verkehrskommission?**

Nein, denn so eine Kommission muss politisch geführt werden. Man braucht dafür ein Ziel und muss wissen, wohin die Reise gehen soll. Wir wollen CO<sub>2</sub> reduzieren, aber vor welchem Hintergrund? Dazu bräuchten wir eine Debatte, und dann könnten wir überlegen, welche Instrumente wir einsetzen. Vielleicht wollen wir ja mit unserem überbordenden Wohlstand so weitermachen wie bisher, auch wenn das unsere Kinder die Zukunft kostet. Wenn wir das nicht wollen, dann müssen wir handeln. Das Handeln aber kommt nicht, weil jeder Angst vor dem Kunden hat. Wir dürfen uns da nichts vormachen – in dieser Kommission sitzen Lobbyisten mit ihren eigenen Interessen, die dort ihre Politik machen. Als Garnitur kam der eine oder andere kritische Geist dazu, Umweltverbände waren nur am Rande dabei, und der Wandel war dort nicht eingebunden.

Text: Regina Weinrich | Foto: David Ausserhofer



## ZUR PERSON

- Prof. Dr. Andreas Knie forscht zu den Themen Verkehr, Innovation sowie Technologie- und Wissenschaftspolitik
- Seit 2017 leitet er die Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
- Von 2006 bis 2018 war er Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel
- Zudem ist der Soziologe einer der Autoren der Bücher „Erlöschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende“ und „Die digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten“

# EIN LKW. EINE FESTUNG.



Das **Sondermodell Renault Trucks T High Edition Protect** ist eine sichere Festung für den Fahrer dank des mechanischen Einbruchschutzes Doorlock, der Alarmanlage sowie Seitenscheiben aus besonders dickem Verbundglas. Neben der besonderen Ausrichtung auf die Sicherheit trifft höchster Komfort auf gehobenes Design: Sitze und Lenkrad aus hochwertigem schwarzem Leder ergeben gemeinsam mit den Carbonelementen im Armaturenbrett ein elegantes und modernes Innendesign. Zusätzlich sorgen ein 19-Zoll-Fernseher, das neue Soundsystem und das jüngst präsentierte Infotainmentsystem Roadpad+ für beste Unterhaltung.

Weitere Informationen zu der neuen Sonderedition von Renault Trucks finden Sie unter [reault-trucks.de/t-protect](https://reault-trucks.de/t-protect)



# Sorgenkind DB Cargo

Bei der Bahn wächst die Logistik – die Güterbahn entgleist einmal mehr

DB Cargo bleibt das Sorgenkind der Deutschen Bahn. Die Schienengütersparte des Konzerns verschlechterte ihr Ergebnis um 111 auf minus 190 Millionen Euro. Die Gütermenge auf der Schiene sank um 5,7 Prozent auf 255,5 Millionen Tonnen, die Verkehrsleistung um 4,8 Prozent auf 88,3 Milliarden Tonnenkilometer. Damit setzt sich der Negativtrend bei DB Cargo weiter fort.

„Die Deutsche Bahn arbeitet mit Hochdruck daran, die unbefriedigende Situation zu verbessern“, erklärte das Management der Deutschen Bahn bei der Bilanzvorlage in Berlin. Es habe die Sparte neu aufgestellt sowie in Fahrzeuge und Personal investiert, um wieder nachhaltig wachsen zu können. Beim Umsatz verbuchte DB Cargo einen Rückgang um 1,5 Prozent auf 4,5 Milliarden Euro.

Komplett gegenläufig war im vergangenen Jahr die Performance des Logistikdienstleisters DB Schenker unter dem Dach der Deutschen Bahn. Er war erneut die Wachstumslokomotive und steigerte seinen Umsatz um 3,8 Prozent auf 17,1 Milliarden Euro sowie das operative Ergebnis um 5,5 Prozent auf 503 Millionen Euro. Besonders gut liefes im Landverkehr, wo Schenker 2018 insgesamt 106,5 Millionen Sendungen abwickelte – ein Plus von sechs Prozent gegenüber 2017. Die Luft- und Seefracht bewegte sich in etwa auf Vorjahresniveau, während die Kontraktlogistik ebenfalls stark zulegte und ihre Logistikflächen um knapp vier Prozent auf 8,3 Millionen Quadratmeter erhöhte. Die Sparte DB

Schenker behauptete – gemessen am Umsatz – ihre Spitzenstellung im Konzern. Beim Ergebnis hatte DB Netze Fahrweg mit 840 Millionen Euro die Nase vorn.

Über alle Sparten hinweg erzielte die Bahn einen Umsatz von 44 Milliarden Euro, was einem Plus von 3,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das Ergebnis sank um zwei Prozent auf 2,1 Milliarden Euro. Vorstandschef Dr. Richard Lutz räumte ein, es gebe auf der Schiene zurzeit „Nebenwirkungen“ beziehungsweise „Wachstumsschmerzen“, und nannte Engpässe im Netz, die zu Verzögerungen und Unpünktlichkeit führten. Diese hoch belasteten Strecken machten zwar nur fünf Prozent des Netzes aus, „von diesen Engpässen sind jedoch rund 19 Prozent der Zugkilometer im Fernverkehr betroffen und rund 72 Prozent der Personenkilometer“.

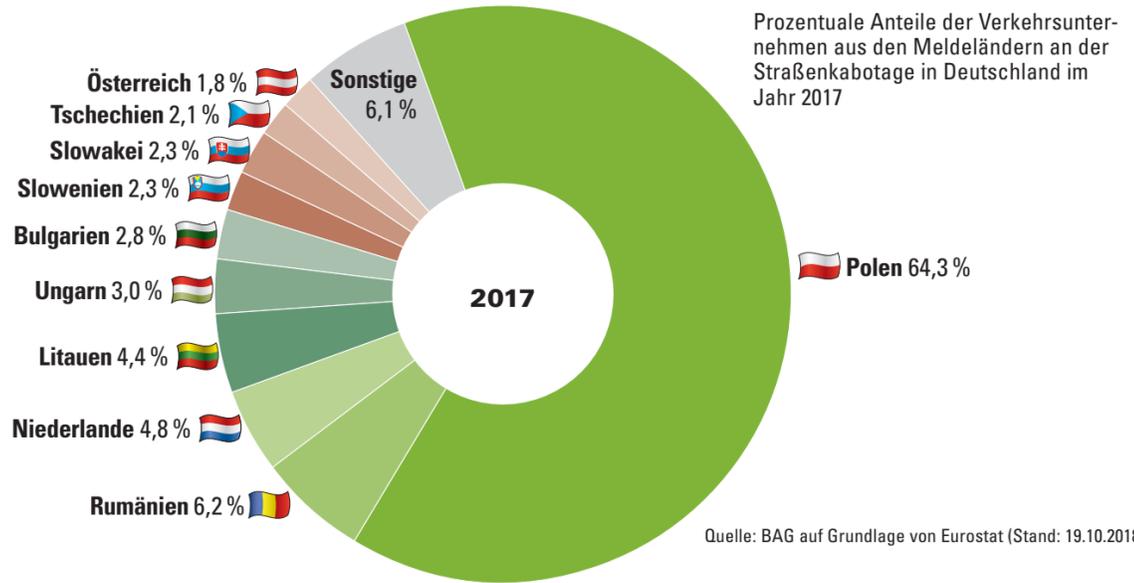
Bündnis 90/Die Grünen forderten erneut eine deutliche Kurskorrektur bei der Deutschen Bahn. „Die Zahlen spiegeln auch die Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrsmarkt wider“, erklärte der bahnpolitische Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion, Matthias Gastel. „Deshalb muss die Bundesregierung endlich für fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sorgen“, sagte er. „Steuerfreies Kerosin und Dieselsubventionen für den Lkw benachteiligen das Geschäft auf Schienen. Auch die Gütersparte DB Cargo wird dadurch belastet. Dabei braucht die Güterbahn für einen Modernisierungsschub massive Investitionen.“

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: DB Cargo



# Kabotage nimmt zu

BAG veröffentlicht Marktbeobachtung – polnische Lkw verfünffachten Verkehrsleistung von 2004 bis 2017



Zwei Drittel der zunehmenden Kabotagebeförderungen in Deutschland erfolgen im Auftrag deutscher Unternehmen. Das zeigen die soeben veröffentlichten Ergebnisse einer 2018 im Rahmen der Marktbeobachtung durchgeführten Fahrerbefragung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG). Im Fokus standen genauere Angaben zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen sowie zur Häufigkeit der Kabotagebeförderungen.

Dabei ergab sich bei Fahrzeugen und Fahrern eine zunehmende internationale Durchmischung. In knapp 23 Prozent der Fälle war die Nationalität des Fahrers nicht identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Auffallend häufig etwa waren ukrainische und belarussische Fahrer unterwegs. Die Fahrzeuge der Befragten waren vorrangig in Polen (62 Prozent), Rumänien (11 Prozent), Tschechien und Litauen (je rund 5 Prozent) zugelassen. Bei den deutschen Auftraggebern handelt es sich mehrheitlich um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft (48 Prozent) sowie um Betriebe aus Produktion und Handel

(30 Prozent). „Ein Teil von ihnen“, so ein Hinweis in der Studie, setze für die innerdeutschen Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein.

Ein Viertel der Fahrer gab an, Kabotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen. Gleich viele sagten, bei ihren Kabotagefahrten handle es sich „um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung“. Insgesamt fällt die Häufigkeit aber unterschiedlich aus. 51 Prozent der Befragten führten „fünf und mehr“ Kabotagebeförderungen im Monat durch, knapp 37 Prozent nannten „zwei bis vier“, und bei 9 Prozent war es lediglich „eine pro Monat“.

Das mit Abstand größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU ist Deutschland. Hier wurden 2017 mit 20,4 Milliarden Tonnenkilometern 46 Prozent aller EU-Kabotageleistungen erbracht, satte 25,9 Prozent mehr als 2016. Damit stieg der Anteil der Kabotage am gesamten innerstaatlichen Verkehr auf rund 7,2 Prozent. Die aktualisierten Zahlen für 2018 liegen noch nicht vor.

Deutschland ist zugleich der einzige EU-Staat, in dem

die Kabotage seit 2007 Jahr für Jahr zugenommen hat. Am meisten zugelegt haben dabei Fahrzeuge aus den jungen EU-Staaten. Sie steigerten ihre Kabotageleistung in Deutschland allein 2017 gegenüber dem Vorjahr überproportional um 30,8 Prozent. Für die alten EU-Mitgliedsländer gab es dagegen ein Minus von 2,6 Prozent.

## Polen legt erneut stark zu

Größte Kabotageure in Deutschland waren auch 2017 Unternehmen aus Polen. Sie steigerten ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr gegenüber 2016 um mehr als 41 Prozent auf rund 13 Milliarden Tonnenkilometer und erbrachten damit über 64 Prozent der gesamten Kabotage in Deutschland. Eine sehr auffällige Bilanz. Auf den weiteren Plätzen folgten Rumänien (1,3 Milliarden Tonnenkilometer), die Niederlande (eine Milliarde Tonnenkilometer) und Litauen (0,9 Milliarden Tonnenkilometer), die ebenfalls hohe Leistungszuwächse verbuchten. Die sogenannte Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Güterverkehrs angibt, erhöhte sich in Deutschland von knapp 1,7 Prozent im Jahr 2004 auf 7,2 Prozent im Jahr 2017.

Doch nicht allein im deutschen Binnenverkehr zeigen sich Anteilsverschiebungen zugunsten ausländischer Lkw. Auch im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sind die Anteile deutscher Fahrzeuge deutlich gefallen: von 32,8 Prozent im Jahr 2004 auf nur noch 15,1 Prozent im Jahr 2017. Der Anteil deut-

scher Lkw am deutschen Binnenverkehr ging im selben Zeitraum um 5,5 Prozent auf 92,8 Prozent zurück. Wegen höherer Gesamtverkehrsleistungen waren damit allerdings keine absoluten Leistungsrückgänge der deutschen Lastkraftwagen verbunden.

Gleichwohl zeigt sich bei kumulierter Betrachtung, „dass an den Verkehrszuwächsen im Betrachtungszeitraum nahezu ausschließlich ausländische Lkw partizipiert haben“. Wie im deutschen Binnenverkehr gilt dies insbesondere für polnische Brummis. Sie konnten ihre Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von beziehungsweise nach Deutschland von 2004 bis 2017 auf rund 80 Milliarden Tonnenkilometer nahezu verfünffachen – und damit, so stellt die BAG-Marktbeobachtung fest, „knapp ein Drittel des gesamten grenzüberschreitenden Empfangs und Versands Deutschlands vereinnahmen“.

Blickt man auf die Vorhersagen des BAG, dürfte es kurzfristig bei all diesen Relationen keine wesentlichen Veränderungen geben. Mithin werden die Kabotagebeförderungen wohl ein Wachstumsmarkt bleiben, denn die aktuelle gleitende Mittelfristprognose geht für 2019 und 2020 von einem Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs aus. Die Verkehrsleistungen sollen um 3,1 beziehungsweise 2,7 Prozent zulegen, die Transportmengen um 2,3 beziehungsweise 2,0 Prozent. Die Verkehrsleistungsprognosen für den Straßengüterverkehr fallen dabei mit 3,4 beziehungsweise 3,1 Prozent jeweils am höchsten aus.

Text: Hans-Peter Colditz |  
Grafik: Florence Frieser

# Königsdisciplin der Logistik

BGL veranstaltet Tag des Kombinierten Verkehrs – Onlineplattform mit der Allianz pro Schiene vorgestellt



Die Zeiten ändern sich: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) hat gemeinsam mit der Allianz pro Schiene einen Tag des Kombinierten Verkehrs (KV) veranstaltet. Angesichts weiter wachsender Gütermengen bei einem gleichzeitig akuten Fahrermangel können Speditionen nicht allein mit dem Verkehrsträger Straße die Mengen bewältigen. Vielmehr sollten alle Akteure neue Impulse für gemeinsame Projekte der Verkehrsträger Straße und Schiene erarbeiten, empfahl BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dirk Engelhardt. Eine Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger und deren Verbände sei heute auch angesichts des Wunsches, die Klimaschutzziele zu erreichen, unumgänglich.

Mit dem gemeinsamen Tag des Kombinierten Verkehrs setzte der BGL seine im April 2018 eingegangene Kooperation mit der Allianz pro Schiene und auch der DB Netz fort. „Aus der heutigen Veranstaltung heraus wollen wir es schaffen, besser zusammenzuarbeiten und aktiv gemeinsame Projekte zu stemmen“, sagte Engelhardt in seiner gemeinsamen Begrüßung mit Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Engelhardt sieht es als notwendig an, die Hürden für eine Verkehrsverlagerung weiter abzubauen, einen leichteren Zugang zum KV zu schaffen und die Verkehrsträger intelligent zu verknüpfen – was BGL, Allianz pro Schiene und DB Netz auch mit der Plattform Railway Tools verfolgen (siehe Kasten).

„Kein Verkehrsträger allein kann die Zukunft gestalten“, sagte auch Dirk Flege. Die Welt der Eisenbahn und des Straßengüterverkehrs haben sich laut Flege in den vergangenen Jahren entfremdet, „wir als Verbände sind jetzt als Dolmetscher und Brücken-

bauer gefragt“, um die Kompetenzen wieder zusammenzuführen. Denn schließlich, so der Allianzpro-Schiene-Chef, sei der KV aus Straße und Schiene „die Königsdisciplin der Logistik“.

Den Austausch aller Beteiligten empfahl auch Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI, um das System KV weiter zu optimieren. „Wir sind dringend darauf angewiesen, dass der Kombinierte Verkehr noch erfolgreicher seinen Beitrag leistet“, sagte Bilger und verwies auf ein von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) geplantes Aktionsbündnis Kombiniertes Verkehr (siehe trans aktuell 7, Seite 4). Es sei an allen Beteiligten des KV gelegen, sich gemeinsam um eine Verbesserung der betrieblichen Abläufe zu kümmern.

## Null Emissionen geplant

Wolfgang Thoma, Geschäftsführer der Spedition Ansoerge aus Biessenhofen, spielte diesen Ball gerne zurück. „Wir müssen noch eine Schippe drauflegen, um auch die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen“, sagte Thoma, der etwa Papier und Lebensmittel im KV transportiert und den KV durch eine Null-Emissions-Strategie im Vor- und Nachlauf noch attraktiver machen will. Für Einsteiger in den KV müsse aber die Qualität besser werden, Unternehmen müssten sich auf den Fahrplan wieder verlassen können: Infrastruktur und Betriebsprobleme etwa durch den Lokführermangel dürften das System nicht weiter ausbremsen.

Ein weiteres Best-Practice-Beispiel lieferte Andre Ventker, Geschäftsführer der Spedition Engemann aus Hilden, die Intermodalverkehre nach Italien anbietet und den Schwerpunkt

Chemielogistik hat. Demnach braucht es für den Einstieg in den Intermodalverkehr neben einem konkreten Verlagerungsziel vor Augen eine entsprechende Terminal-Infrastruktur vor Ort, die Akzeptanz des Kunden und vor allem eine gewisse Beharrlichkeit. Als Hürde nannte

Ventker beispielsweise den für Straßenspediteure ungewohnten Umstand, es auf einmal mit einem sehr starren System zu tun zu haben, das nicht viele Eingriffsmöglichkeiten biete. Wie für Wolfgang Thoma von Ansoerge hat auch für Ventker der KV aber eindeutige Vorteile gegenüber

dem Straßengüterverkehr: eine Umgehung des Fahrermangels, bessere ökologische Verträglichkeit dank Verkehrsvermeidung und sichere Kapazitäten auch bei volatilen Transportmengen.

Text: Ilona Jüngst |  
Foto: Ansoerge Logistik



## Business. Klasse.

**SEAT Ateca.**  
Mit Business Leasing  
ab 151 € mtl.<sup>2</sup>

Design, Dynamik, Ausstattungsmöglichkeiten: Was Ihnen der SEAT Ateca als Firmenwagen bietet, ist eine Klasse für sich. Zum Beispiel Top-View-Kamera<sup>3</sup>, Fahrassistenzsysteme<sup>4</sup>, Wireless Charger<sup>5,6</sup>. Überzeugen Sie sich selbst und vereinbaren Sie eine Testfahrt. **SEAT FOR BUSINESS.** Ihre Ziele sind unser Antrieb.



**SEAT CARE** Ab 9,99 € mtl.<sup>7</sup> sorgenfrei unterwegs mit Wartung & Verschleiß. Zuverlässige Mobilität zu gleichbleibend günstigen Raten.

Kraftstoffverbrauch SEAT Ateca 1.0 TSI Start&Stop, 85 kW (115 PS): innerorts 6,2, außerorts 5,0, kombiniert 5,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: innerorts 139, außerorts 112, kombiniert 122 g/km. CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse: B. <sup>1</sup>Firmenauto des Jahres 2018 in der Kategorie „Importsieger Kompakte SUV“. Weitere Informationen finden Sie unter [www.firmenauto.de/fadj](http://www.firmenauto.de/fadj). <sup>2</sup>151,00 € (zzgl. MwSt.) mtl. Leasingrate für den SEAT Ateca Reference 1.0 TSI Start&Stop, 85 kW (115 PS), auf Grundlage der UVP von 17.630,25 € bei 48 Monaten Laufzeit und jährlicher Laufleistung von bis zu 15.000 km. 0 € Sonderzahlung. Überführungskosten werden separat berechnet. Ein Angebot der SEAT Leasing, eine Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Dieses Angebot ist nur für gewerbliche Kunden ohne Großkundenvertrag und nur bis zum 30.06.2019 gültig. Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag bei der SEAT Leasing. Die individuelle Höhe der Leasingrate kann abhängig von der Netto-UPE, Laufzeit und Laufleistung sowie vom Nachlass variieren. Bonität vorausgesetzt. <sup>3</sup>Optional ab Ausstattungsvariante Style in Verbindung mit Rückfahrkamera bestellbar, Rückfahrkamera serienmäßig für Ausstattungsvariante XCELLENCE. <sup>4</sup>Optional erhältlich. <sup>5</sup>Optional ab Ausstattungsvariante Style. <sup>6</sup>Informationen über kompatible Mobiltelefone erhalten Sie bei Ihrem SEAT Partner oder unter [www.seat.de](http://www.seat.de). <sup>7</sup>Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag mit der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, 9,99 € (zzgl. MwSt.) mtl. Servicerate für die Dienstleistung Wartung & Verschleiß bei einer Gesamtlauflistung von bis zu 30.000 km für den SEAT Ateca. Bei einer Gesamtlauflistung von bis zu 60.000 km beträgt die monatliche Rate 24 € (zzgl. MwSt.). Abweichende Staffelpreise bei höheren Gesamtlauflistungen. Dieses Angebot ist nur bis zum 30.06.2019 gültig und nur für gewerbliche Kunden mit und ohne Großkundenvertrag. Ausgenommen sind Taxi-/Mietwagenunternehmen und Fahrschulen. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

## RAILWAY TOOLS

- Bei der Onlineplattform Railway Tools sind BGL, Allianz pro Schiene und DB Netz eine Kooperation eingegangen. Sie soll laut Marion Brückmann, Leiterin Marketing und Vertrieb von DB Netz, gerade KV-Einsteigern mehr Transparenz über alle Angebote bieten. Geplant ist, gemeinsam die Plattform auszubauen, bis hin zur Entwicklung einer Buchungsplattform.
- Laut dem Projektverantwortlichen Maik Staehr enthält die Plattform Informationen zu europaweit 770 KV-Terminals, allen 900 europaweiten Verbindungen der KV-Operateure sowie 3.100 Ladestellen in Deutschland, Österreich, Polen und der Schweiz, Gleisanschlüsse und weitere Informationen wie Ansprechpartner, wichtige Links und Infrastrukturdaten. Auch können Spediteure angezeigt werden, die den Vor- und Nachlauf im KV übernehmen. Mittels weniger Klicks kann damit eine KV-Verbindung für einen individuellen Start- und Zielpunkt ausgesucht werden.
- Ziel ist, dass alle KV-Beteiligten – EVUs, Kombi-Operateure, Terminalbetreiber, Spediteure – das Tool weiterentwickeln.

# Miteinander i

Speditionen Herbst, Dümler und Elflein blicken auf 20 Jahre HDE Logistik zurück – Papierlog

Drei Speditionen, die sich nicht gegenseitig das Leben schwer machen, sondern sich respektieren und kooperieren: Gibt es das? Und wenn ja: Wie lange geht das gut? Am Beispiel von HDE Logistik zeigt sich, dass ein solches Bündnis sehr wohl Aussicht auf Erfolg haben kann und die Akteure dahinter auch 20 Jahre später noch an dem – in der Branche nahezu einmaligen – Konstrukt Gefallen finden.

Die Gesellschafter von HDE Logistik aus Bamberg jedenfalls machen einen entspannten Eindruck, als sie im Gespräch mit trans aktuell in der Firmenzentrale Bilanz ziehen und über ihre weiteren Pläne sprechen. Jeden ersten Mittwoch im Monat trifft man sich zum Austausch. Die Gesellschafter, das sind die Speditionen Herbst, Dümler und Elflein, die alle ihren Sitz in Bamberg und sich zu gleichen Teilen in die Gesellschaft eingebracht haben. Auch beim Firmennamen galt gleiches Recht für alle – jeder gab einen Buchstaben seines Namens her, woraus das Akronym HDE wurde.

Einen besonderen Charme hat das Ganze dadurch, dass 20 Jahre später zusätzlich die nächste Unternehmergeneration mit am Tisch sitzt. Das zeigt, dass die Allianz auch durch die inzwischen

eingeleitete beziehungsweise vollzogene Firmennachfolge bei den drei Speditionen keine Risse bekommen hat, sondern stabil und schlagkräftig geblieben ist.

Dass die Chemie stimmt, bestätigt auch Stefan Kammerer, der die Geschicke von HDE Logistik steuert und als Prokurist das Vertrauen der Gesellschafter genießt. Er muss nach eigenen Angaben nur selten zwischen den Anteilseignern vermitteln oder ausgleichen. Seit 2010 ist der ehemalige Karstadt-Quelle-Logistikprofi bei HDE, seit fünf Jahren in der aktuellen Funktion.

Mit ihm am Schreibtisch sitzen beim Gespräch mit trans aktuell Georg Herbst und sein Sohn Frank, Bernhard Dümler und sein Sohn Christoph sowie Rüdiger Elflein. Dessen Vater Wolfgang Elflein sowie Georg Herbst und Bernhard Dümler hatten HDE Logistik 1999 an den Start gebracht. „Damals wurden wir belächelt“, sagt Georg Herbst. Keiner habe dem Bündnis eine Chance gegeben. Was daran liegen dürfte, dass sich die Zusammenarbeit zwischen Speditionen oft schwierig gestaltet.

Im speziellen Fall waren die Dinge aber anders gelagert. Die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit waren in der oberfränkischen Weltkulturerbe-Stadt besser als anderswo. „Die Firmen



Herbst, Dümler und Elflein haben sich aufgrund ihrer mittelständischen Struktur schon immer verstanden. Unsere Eltern kennen das Geschäft von der Pike auf, und unsere Väter sind selbst Lkw gefahren“, erzählt Rüdiger Elflein.

Ebenfalls nicht ganz unwesentlich, so Bernhard Dümler: „Jeder hat seinen Schwerpunkt in einem anderen Segment, es gab also keine direkte Wettbewerbssituation.“ Herbst ist Spezialist für Kontraktlogistik und Kraftwagenspediteur, Dümler betreibt unter anderem Depots für Hermes und bietet Zwei-Mann-Zustellungen an, und Elflein ist mit einer Flotte von 550 eigenen Lkw einer der ganz großen Automobillogistiker.

Und weil die Chemie schon damals stimmte, wagten sich die drei 1998 an eine besondere Mission – die Gründung einer Bietergemeinschaft, mit der sich die Mittelständler an einer Ausschreibung der Papierfabrik Palm im 20 Kilometer entfernten Eltmann beteiligten. Gegenstand der Ausschreibung: europaweite Papiertransporte.

„Einzeln hätten wir bei einem Geschäft in dieser Größenordnung keine Chance gehabt“, erzählt Georg Herbst. „Wir sind gegen 16 namhafte Speditionen angetreten

und sind als kleinster Bieter zum Zug gekommen“, ergänzt sein Sohn Frank Herbst. Eine Rolle dabei habe gespielt, dass auch Palm familiengeführt sei und kurze Wege sowie schnelle Entscheidungen schätze, obgleich die Palm-Gruppe zu den Großen der Branche zähle. 4.000 Mitarbeiter betreiben 26 Wellpappwerke, fünf Papierfabriken und zwei Recyclingunternehmen. Der Prokurist und Logistikleiter von Palm ist heute übrigens noch derselbe wie vor 20 Jahren, nämlich Hartmut Kassuhn. Das spricht für Kontinuität.

150.000 Tonnen pro Jahr

Und ebenfalls typisch Mittelstand: Hartmut Kassuhns Entscheidung ließ nicht lange auf sich warten. Im August 1998 erfolgte die Ausschreibung, im Dezember die Unterzeichnung des Dreijahresvertrags, und Mitte Januar 1999 nahm HDE Logistik den Betrieb auf. Die Aufgabe: der Versand von etwa 150.000 Tonnen Papier pro Jahr, umgerechnet 15 bis 20 Ladungen am Tag. „Das war für uns eine einmalige Entwicklungschance“, berichtet

Unternehmer Elflein. Auch Christoph Dümler bestätigt: „Mit HDE Logistik konnten alle drei Unternehmen kontinuierlich wachsen.“ Denn durch die Gewinnung neuer Kunden in diesem Segment ist es nicht bei dem anfänglichen Volumen geblieben. Heute steuert das Trio über alle Kunden ein Jahresvolumen von 550.000 Tonnen im Ausgang und 600.000 Tonnen im Eingang. Das entspricht täglich etwa 85 Fahrten, in Spitzen sind es bis zu 140. HDE Logistik dürfte mit diesem Volumen zu den größten Papierlogistikern in Deutschland zählen.

Doch nicht nur wegen der steigenden Mengen, sondern auch aus einem weiteren Grund haben die drei Speditionen Herbst, Dümler und Elflein Spaß an dem Geschäft. Die gebündelte Papierlogistik über die HDE ermöglicht es den Disponenten nämlich, Lkw optimal einzusetzen. Mehr als 95 Prozent dieser Transporte organisieren die drei Speditionen im Selbsteintritt. Dafür stellen Herbst, Dümler und Elflein jeweils rund 40 eigene Zugmaschinen und Spezialauflieger zur Verfügung.

Und damit immer jeder gleich viel vom Kuchen bekommt, wird die Verteilung von der Disposi-

Stehen auch nach 20 Jahren noch voll zu HDE Logistik (v.l.): Frank Herbst, Stefan Kammerer, Christoph Dümler, Rüdiger Elflein, Bernhard Dümler und Georg Herbst.



# Autobranche im Wandel – Chancen für

E-Mobilität, vernetztes Fahren, neue Mobilitätskonzepte – ein trans aktuell-Symposium bei Transco zeigt, was au

## DIE TERMINE

Die Termine, Themen und Gastgeber der nächsten 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 Automobilindustrie befindet sich im tief greifenden Wandel: Neue Mobilitätsformen und -konzepte, der Umstieg auf alternative Antriebe und das automatisierte Fahren stellen Zulieferer und Fahrzeugbauer vor große Herausforderungen. Veränderte Materialeinsätze und -flüsse sowie Produktionsabläufe haben auch erhebliche Auswirkungen auf die Logistikprozesse. Was das für mittelständische Speditionen in den nächsten Jahren bedeuten wird, zeigt ein trans aktuell-Symposium am 9. Mai beim Logistikdienstleister Transco in Singen.

Transco-Geschäftsführer Christian Bücheler erläutert, wie sich Transco am Standort Gottmadingen nahe der Schweizer Grenze innerhalb von 22 Jahren vom Lagerhalter zum Logistikpartner der Automotivebranche entwickelt hat. In der Gemeinde im Kreis Konstanz ist Transco für den Automobilzulieferer Constellium tätig. Welche Teile der Aluminiumspezialist dort für welche Weltmärkte und Einsatzzwecke fertigt, erläutert Daniel Johe, Head of Logistics bei Constellium Singen.

Der Theorie folgt der Praxisexkurs: Constellium gewährt den Teilnehmern einen exklusiven Blick hinter die Kulissen in Gottmadingen. So bekommen sie aus nächster Nähe mit, wie das Zusammenspiel von Zulieferer und Logistiker funktioniert. Dieser Live-Einblick ist fester Bestandteil der trans aktuell-Symposien, die seit 2015 viermal im Jahr direkt bei Transport- und Logistikunternehmen stattfinden.

## Fit mit Prozessen

Ebenfalls in die Rubrik Praxis fallen die Vorträge von Vertretern der Logistikdienstleister Schnellecke aus Wolfsburg und Walter Schmitt aus Bietigheim. Thomas Lammer, Vorstand der Sparte Transport bei Schnellecke, berichtet über die Effizienzvorteile durch Prozesstransparenz und digitale Vernetzung. Die beiden Schmitt-Vertreter, Geschäftsführer Rainer Schmitt und Projektmanager Benjamin Sommer, geben einen Ausblick auf das

Zukunftsthema Elektromobilität. Sie sprechen zum einen von ihren Vorbereitungen auf ein entsprechendes Kundenprojekt und zum anderen von ihren Plänen zum Einsatz von E-Lkw in ihrer Flotte.

Schmitt Logistik gehört zum Kreis derjenigen Speditionen, die einen eActros von Daimler zur Erprobung bekommen. Und die Spedition ist das einzige bislang benannte Unternehmen, das voraussichtlich nächstes Jahr einen Praxistest mit dem angekündigten elektrisch angetriebenen Sattelzug von Daimler fahren wird.

Neben der E-Mobilität müssen sich die Logistikpartner der Automobilwirtschaft aber mit weiteren Entwicklungen wie dem vernetzten Fahren und neuen Mobilitätsformen auseinandersetzen. Auf diese Trends geht Prof. Dr. Stephan Freichel von der Fakultät für Fahrzeugsysteme und Produktion an der Technischen Hochschule Köln ein. Er erläutert, wie Logistikunternehmen die Transformation in der Automobilindustrie begleiten und mitgestalten können.

Doch so groß die Entwicklungsmöglichkeiten für mittel-

ständische Spediteure, die mit Zulieferern und Fahrzeugbauern Geschäfte machen, auch sein mögen, so groß sind auch die möglichen Risiken. Wer für den Automotivesektor tätig ist, muss wissen, worauf er sich einlässt. Er muss die Haftungsfragen und tariflichen Anforderungen kennen.

Was zum Beispiel im Umgang mit Gewerkschaften und bei der Vertragsgestaltung zu beachten ist, berichtet Rechtsanwalt Stefan Brötz, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbands Spedition und Logistik (AVSL) Baden-Württemberg. Und was Spediteure über Haftung und Risiken in der Automobillogistik wissen müssen, erklärt Reinhard Bohrer, Regionalleiter Süd der Schunck Group aus München.

Die Teilnahmegebühr beträgt 290 Euro netto pro Person, trans aktuell-Abonnenten und Dekramitglieder profitieren von einem Nachlass von 40 Euro. Mehr Informationen und Anmeldung unter [eurotransport.de/tasymposien](http://eurotransport.de/tasymposien).

Text: Matthias Rathmann | Foto: Transco



Transco mit neuer Zentrale in Singen: D... des trans aktuell-Symposiums am 9. M...

# Im Mittelstand

Logistik ist auch heute noch der Schwerpunkt – bereits nächste Unternehmergeneration am Ruder



tion gesteuert – besetzt durch Mitarbeiter von HDE Logistik. „Jedes der drei Unternehmen hat seine Rennstrecken und würde sich sonst vielleicht die Verkehre rauspicken, die am besten zu ihm passen“, mutmaßt Elflein. Die neutrale Stelle in der Dispo hilft, hier entgegenzuwirken.

## Neutrale Disposition

„Die neutrale Disposition ist uns auch sehr wichtig“, bekräftigt der HDE-Logistik-Verantwortliche Stefan Kammerer, der diese Struktur als einen der Erfolgsfaktoren für das Gemeinschaftsunternehmen ausmacht. Die Dispositionsabteilung der HDE, die sehr eng mit den Kunden zusammenarbeitet, kennt auch meist erst zwei oder drei Tage vorher die tatsächlichen Mengen und Relationen. In Spitzen bleibt es nicht aus, dass sie sich dann mit ihren Kollegen der drei Speditionen kurzschließt – auf der fieberhaften Suche nach weiterem Laderaum für die Kunden.

Übrigens holen und versenden die Disponenten längst nicht mehr nur Papierprodukte. HDE Logistik ist im Lauf der Jahre mit weiteren

Kunden gewachsen und beschäftigt inzwischen 90 Mitarbeiter und setzt etwa 30 Millionen Euro um. Sie beliefert die Kaufland-Großmärkte ab dem Großlager Donnersdorf mit Non-Food-Artikeln, organisiert Werkverkehre innerhalb des Michelin-Reifenwerks in Hallstadt und wickelt für den Elektroartikelhersteller Wieland die Logistik für die Bamberger Werke ab.

Bei Wieland gibt es eine Parallele zu Palm: Auch bei der Ausschreibung des mittelständischen Elektrospezialisten setzte sich HDE Logistik 2010 gegen 16 große Logistikdienstleister durch. In dem 9.000 Quadratmeter großen Logistikzentrum lagert HDE 140.000 Artikel und unterhält ein automatisiertes Kleinteilelager. Mit Klemmen, Steckern und weiteren Teilen versorgt HDE im Kundenauftrag die ganze Welt – „vom 200-Gramm-Sendungsumschlag bis hin zum 18-Tonnen-Sammelauftrag“, wie HDE-Logistik-Mann Kammerer erläutert. Auch das sei ein Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit unter Familienunternehmen. Und auch sie haben ihre Zentralen in Bamberg.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Matthias Böllner

## DIE UNTERNEHMEN

### HDE Logistik

Mit 90 Mitarbeitern vor allem in der Papier-, Elektro- und Handelslogistik tätig. Rund 30 Millionen Euro Umsatz, davon 70 Prozent Transport und 30 Prozent Logistik. Zentrale und Logistikzentrum für Wieland mit 9.000 Quadratmetern in Bamberg. Geführt von Prokurist Stefan Kammerer. Firmenfest zum 20-jährigen Bestehen im September im Rahmen des Bamberger Hafenfests.

### Herbst Transporte

Spezialität Lagerlogistik mit etwa 130.000 Quadratmetern an Hallenfläche in Bamberg und Umgebung. Kraftwagenspedition mit 130 eigenen Fahrzeugen mit Spezialequipment – darunter 50 Lkw mit Mitnahmestapler, Walkingfloor- oder Siloaufleger. Familiengeführt seit 1900, mit Georg und Frank Herbst als Geschäftsführern.

### Dümler Spedition

Familiengeführt seit dem Jahr 1949, aktuell von Bernhard und seinem Sohn Christoph Dümler. Schwerpunkte unter anderen: Transport von Haushaltsgroßgeräten im Zwei-Mann-Handling an Endverbraucher und Betrieb von Depots für die Hermes-Gruppe. Einsatz von 95 eigenen Lkw und 85 Kurierfahrzeugen. Rund 45.000 Quadratmeter an Logistikfläche.

### Elflein Spedition

Schwerpunkt Automobillogistik mit festen Linien zur Werksversorgung. 550 eigene Lkw im Einsatz, hier großer Anteil an Lang-Lkw und verlängerten Sattelauflegern. Rund 1.500 Mitarbeiter an zwölf Transport- und sieben Logistikstandorten. Etwa 165.000 Quadratmeter Lager- und Logistikfläche. Familiengeführt durch Rüdiger Elflein.

# MAN BAULÖWEN FÜR DIE HARTEN JOBS.

Besuchen Sie uns  
**BAUMA 2019**  
8.-14. April 2019  
München  
Halle B4, Stand 325



Das komplette Programm,  
vom MAN TGE bis zum MAN TGX,  
von 3 bis 32 Tonnen.

Für die Baubranche zählen zwei Dinge: Stärke und Zuverlässigkeit. Die robusten MAN Fahrzeuge sind daher immer erste Wahl, wenn es zur Sache geht. Sie sind ganz vorn bei der Nutzlast und mit cleveren Antriebskonzepten - individuell auf ihre Transportaufgaben zugeschnitten. Mehr Infos auf [www.truck.man/bau](http://www.truck.man/bau)



# Logistiker

Logistikdienstleister ist Gastgeber  
zum Thema Automobillogistik.



Der Logistikdienstleister ist Gastgeber  
zum Thema Automobillogistik.

## DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher  
Unterstützung von



# „Hoch mit den Preisen“

Spediteur Siegfried Hegelmann über Fahrerakquise, das Frachtniveau und die Auswirkungen des EU-Mobilitätspakets



Moderne Disposition in Bruchsal: Hegelmann Express hat dort ein neues Bürogebäude in Betrieb genommen.



## ZUR PERSON

- Siegfried Hegelmann führt mit seinem Cousin Anton Hegelmann die Geschäfte der Hegelmann Group, die in elf europäischen Ländern etwa 3.000 Mitarbeiter beschäftigt und 2.500 Fahrzeuge einsetzt. Gegründet wurde das Familienunternehmen 1998 in Bruchsal von den Brüdern Georg, Alexander und Waldemar Hegelmann.
- Siegfried Hegelmann wurde in Kasachstan geboren und kam mit sechs Jahren nach Deutschland. In Mannheim studierte er Betriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Controlling und Steuerrecht. Der 35-Jährige erinnert sich noch gut an die Firmenanfänge und verschiedene Touren, bei denen er seinen Vater Georg begleitete.

**trans aktuell: Herr Hegelmann, Sie möchten Ihre Flotte dieses Jahr auf 4.000 Lkw massiv aufstocken. Woher bekommen Sie die Fahrer?**

**Hegelmann:** Wir können auch nicht zaubern und gehen in die Drittländer. Unser Weg führt über den GUS-Verband über Südostasien hin zu den Philippinen, wobei wir dort keine guten Erfahrungen gemacht haben. Unser Vorteil ist, dass wir aus den GUS-Staaten kommen und uns als Muttersprachler leichter in der Fahreransprache tun. Die ehemalige Sowjetunion war riesengroß, wir suchen Fahrer in allen daraus hervorgegangenen Ländern, zum Beispiel auch in Usbekistan und der Ukraine. Diese Fahrer können wir natürlich nicht innerhalb von Deutschland einsetzen, international aber schon. In Deutschland sind uns die Hände gebunden.

**Also werden Sie sich innerhalb Deutschlands nicht im Fernverkehr engagieren?**

Das würden wir gerne. Wir prüfen eine Deutschland-Offensive, die vorsieht, bis Ende 2020 mindestens 100 Lkw mit deutscher Zulassung für nationale Transporte einzusetzen. Das erfordert erhebliche Anstrengungen, denn der Markt lässt nur Fahrer aus Deutschland und dem EU-Ausland zu. Wir stehen hier also vor den gleichen Herausforderungen wie alle anderen deutschen Unternehmen und haben aktuell nur ein Dutzend Fahrzeuge mit deutscher Zulassung. Vor einigen Jahren hatten wir schon mal etwa 100 Fahrzeuge in Deutschland im Einsatz.

**Warum engagieren Sie sich so stark in Litauen und bauen dort ein Logistikzentrum in Kaunas mit 600 Mitarbeitern auf? Finden Girteka und Sie so viele Fahrer in diesem kleinen Land?**

Es gibt drei Millionen Litauer. Weder Girteka noch wir finden ausreichend litauische Fahrer. Wir müssen den Fokus auf alle europäischen Märkte legen.

**Was verdienen Ihre Fahrer aus Osteuropa?**

Das lässt sich pauschal nicht sagen. Auf den länderspezifischen Mindestlohn kommen Prämien und Spesen als feste Komponenten. Unseren Fahrern geht es nur ums Netto. Der Fahrer eines Autotransporters kommt netto auf mehr als 3.000 Euro. Auch Drittländerfahrer werden knapp und haben ihren Preis. Die Fahrer sind

übrigens keine Sklaven. Sie können sich aussuchen, für wen sie fahren. Sie haben ihre eigenen Chats und Netzwerke und tauschen sich über alles aus – über die Arbeitsbedingungen, die Entlohnung und das eingesetzte Equipment. Will ein Fahrer nicht mehr ans Steuer, kann er sich bei uns zum Fleetmanager weiterentwickeln.

**Was wäre, wenn Sie statt Prämien deutlich höhere Bruttolöhne zahlen würden?**

Ich sage ganz deutlich: Unser Geschäftsmodell würde nicht an einem westeuropäischen Sozialabgabensystem scheitern. Wir würden dann nicht aufhören, Geld zu verdienen. Es würde für alle aber teurer. Wir bewegen uns in einem internationalen, kompetitiven Markt, in dem alle Unternehmen ihre Mitarbeiter auf Basis nationaler Regelungen beschäftigen. Wir sprechen uns für eine Harmonisierung der europäischen Fahrerlöhne aus. Wir brauchen gemeinsame Standards, damit nicht ausschließlich der Frachtpreis, sondern auch der Service und Aspekte wie die Nachhaltigkeit zum Tragen kommen.

**Kritiker werfen Ihnen vor, die Aufträge über die Preisschiene zu bekommen. Was entgegnet Sie?**

Wir fahren nicht die Preisschiene. Wir sind bei den Preisen im oberen Drittel und haben eine gute Rendite. Nur günstig zu sein, wäre mir zu wenig – auch im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Im Gegenteil: Selbstverständlich wären höhere Preise sinnvoll. Begründen lässt

sich dies mit den erhöhten Anforderungen der Speditionen an neue Technologien, Klimaschutz, Digitalisierung und sicheres Parken sowie höheren Sozialabgaben und Standards. Es gelingt aber nicht immer, die Preise anzuheben. Der Februar war in der Hinsicht eher schlecht. Andererseits hatten wir viele Sonderfahrten, bei denen wir ganz andere Erlöse erzielen konnten. Unsere Chance liegt in der Diversifizierung, zum Beispiel dem Spotgeschäft. Wenn ein Lebensmittelkunde an einem Tag 80 Fahrzeuge möchte, bekommt er sie bei uns. Er bekommt sie auch umdisponiert. Diese Flexibilität zeichnet uns aus.

**Also ein klares Plädoyer für höhere Preise?**

Absolut. Wir fahren nicht für die schwarze Null. Jeder, der zum nationalen Dumping beiträgt, macht etwas falsch. Die Devise kann nur lauten: Hoch mit den Preisen! Was bezahlen wir für eine Taxifahrt? Wenn man das mit unseren Preisen vergleicht, ist bei uns noch viel Luft nach oben. Das gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass wir 25 bis 28 Liter verbrauchen, dass ein Sattelzug rund 150.000 Euro in der Anschaffung kostet und dass wir mit zwei Mann Besatzung unterwegs sind.

**Apropos: Wie lange sind Ihre Fahrer aktuell auf dem Kontinent unterwegs?**

Früher waren unsere Fahrer teilweise ein halbes Jahr am Stück unterwegs. Auch mein Vater war früher wochenlang unterwegs und hat im Fahrerhaus geschlafen. Ich war auch oft bei diesen Touren

dabei. Aktuell kehren unsere Fahrer im Schnitt nach sechs Wochen heim. Hier werden wir infolge des EU-Mobilitätspakets aber erhebliche Änderungen vornehmen müssen.

**Was genau unternehmen Sie in dem Zusammenhang?**

Um nicht gegen die Auflagen zu verstoßen, organisieren wir den Fahrereinsatz komplett neu. Wir haben eben erst ein Hotel in Frankreich gekauft, vier weitere haben wir in Deutschland, etwa in Karlsdorf und Bochum. Ganz neu ist eines in Erfurt mit 100 Betten. Streng genommen handelt es sich aber nicht um Hotels, sondern um Herbergen mit Dreibeitzimmern, Dusch- und Essmöglichkeiten. Wobei die Küchen nicht genutzt werden.

**Weil?**

Weil unsere Fahrer lieber mit dem Bunsenbrenner neben dem Trailer ihr Essen kochen. Das ist so in den Köpfen drin. Genauso wie es in den Köpfen der Fahrer drin ist, dass sie ihre Wäsche am Kühler der Zugmaschine trocknen. Auch wenn wir Fahrern 50 Cent für die Trockner geben, wollen sie ihre Gewohnheiten nicht ändern. Sie sparen sich die 50 Cent und hängen ihre Wäsche weiterhin am Kühler auf. Ich kann das nicht verhindern, auch wenn das für manche vielleicht nach Nomadentum aussieht. Es gibt in der EU zum Glück kein Wäschetrocknungsgesetz.

**Hätten Sie das Mobilitätspaket gern abgewendet?**

Das zu verhindern, liegt nicht in der Macht einzelner Beteiligter wie Hegelmann. Auch entspricht es nicht der Philosophie unseres Unternehmens, alte Werte zu verteidigen. Wir müssen vielmehr in der Lage sein, uns auf neue Herausforderungen einzustellen und ihnen zu begegnen. Und das Mobilitätspaket ist nun einmal der politische Wille der EU. Was wir daran kritisieren, ist, dass vieles

an der Realität vorbeigeht, weil die Dinge nicht umsetzbar sind.

**Können Sie Beispiele dafür geben?**

Es gibt nicht ausreichend Parkplätze, erst recht keine sicheren, um die Auflagen einzuhalten. Bei den Politikern kommt das aber nicht an. Es gibt nachweislich Kriminalität auf der Straße. Wir haben Videos von Fahrzeugen, die von hinten durch Diebe entladen werden, doch die Fahrer trauen sich nicht, einzugreifen. Das Ganze ist nicht durchdacht und wird zu neuen Problemen führen.

**Welche Probleme sehen Sie?**

Das Hauptproblem des Entwurfs ist, dass für die Wirtschaft und Gesellschaft alles teurer würde. Es ist völlig unverständlich, dass die ausländischen Fahrer, die doch hier dringend benötigt werden, alle vier Wochen nach Hause müssen. Die Kapazitäten werden fehlen, die Wirtschaft wird das zu spüren bekommen. Das wird zu großen Problemen führen. Leider ist es ein hausgemachtes Problem.

**Warum das?**

Man hätte vor zehn Jahren handeln und die Arbeitsbedingungen wie den Marktzugang aus Drittländern in der EU harmonisieren müssen, dann wäre die jetzige Situation gar nicht erst entstanden. Wir brauchen auf der einen Seite dringend Fahrer und Transportraum aus Osteuropa und schicken nun auf der anderen Seite genau diese Kapazitäten alle vier Wochen wieder heim. Das wird zu weiteren Leerfahrten führen und nicht zum Erreichen der CO<sub>2</sub>-Ziele beitragen.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Thomas Küppers

## EMPFEHLUNG AN DEN MITTELSTAND

Der Fahrermangel in Deutschland spitzt sich zu, und viele Mittelständler tun sich schwer, ihre Fahrzeuge zu besetzen. Der Transport- und Logistikdienstleister Hegelmann will diese Lücke, auch im Sinne der Verlagerer, schließen. „Wir wachsen, weil unsere Kunden es von uns erwarten und gerne mehr Fahrzeuge bei uns buchen möchten“, berichtet Spediteur Siegfried Hegelmann. „Wir verdrängen keine alteingesessenen deutschen Speditionen, weil wir günstiger fahren oder sie preislich unterbieten“, sagt er und ergänzt: „Ich möchte keinem Mittelständler das Geschäft wegnehmen.“ Hegelmann empfiehlt kleinen und mittleren Speditionen, ihre Nische zu wahren. Das bedeute darüber hinaus aber auch: „Nur nicht auf die internationalen Autobahnen fahren, wo die Flotten mit 1.500 Fahrzeugen aufwärts verkehren, weil dort andere Kräfte herrschen.“

# „Brauchen andere Zustellzeiten“

Ulrich Nolte, Geschäftsführer von GO Express & Logistics, über Wachstum, Fachkräfte und B2C-Sendungen



**trans aktuell:** Herr Nolte, GO Express & Logistics hat 2018 beim Sendungsvolumen um acht Prozent zugelegt und erstmals die Marke von sieben Millionen zugestellten Sendungen geknackt. Was hat GO gegenüber dem Vorjahr besser gemacht?

**Nolte:** Wir haben den Fokus auf die Branchen Medizintechnik, Pharma und Hightech gelegt sowie das Segment Hochverfügbarkeitslogistik vertieft. Wir haben aber auch unsere Umschlag- und Sortierkapazitäten innerhalb des

Netzes deutlich ausgebaut, auch haben wir in Marketing und Vertrieb investiert. Das zahlt sich bisher durch ein entsprechendes Wachstum aus.

**Finden Sie noch Fachkräfte?**

Es ist nicht so, dass die Leute bei uns Schlange stehen, das heißt, wir müssen uns aktiv auf dem Personalmarkt bewegen. Es gibt unterschiedliche Herausforderungen in den verschiedenen Regionen, aber generell tun wir

**beitgeber im Bereich Paketzustellung und Kurierdienste nicht ordentlich bezahlt, von 4,50 Euro Stundenlohn war die Rede. Das ist doch entschieden zu wenig...**

Natürlich. Und es ist ja auch wichtig, dass derlei aufgedeckt wird. Allerdings ist nach unserer Kenntnis eine solche Zahl nicht belegt, und eine Auseinandersetzung ohne wirkliche Faktenlage ist dem Image der Branche nicht gerade zuträglich.

**Apropos Image. Die Bundesvereinigung Logistik hat im vergangenen Jahr die Kampagne „Logistikhelden“ initiiert. Wie beteiligt sich GO daran?**

Wir wollen zeigen, wie hochspannend das Arbeits- und Betätigungsfeld ist, und vermitteln, dass es eine zukunftssichere Branche ist. Digitalisierung hin oder her: Irgendwann gibt es einen Bruch zwischen virtueller und reeller Welt. Diese Naht- oder Schnittstelle bildet die Logistik. Wir bieten vielfältige und attraktive Arbeitsmöglichkeiten und wollen mit anderen Branchenteilnehmern daran arbeiten, dass das transparent wird. Bei GO stehen Zuverlässigkeit, Qualität und vor allem außergewöhnliche Dienstleistung im Fokus. Das nehmen unsere Kunden positiv wahr – auch das wollen wir noch transparenter machen.

**Ihr Fokus liegt nach wie vor auf dem B2B-Markt. Planen Sie, ins Privatkundengeschäft einzusteigen?**

Wir haben schon Privatkunden. Der Anteil im B2C-Geschäft dürfte bei 15 bis 20 Prozent liegen. Wir liefern für Firmen an private Empfänger spezielle Nahrungsmittel oder Medikamente, die diese beispielsweise für ihre Therapie benötigen – in Apotheken, Pflegeheime oder eben zu den Patienten nach Hause. Zu unseren Kunden zählen auch Versender für hochwertige Lebensmittel wie Trüffel oder hochwertiges Fleisch in speziellen Kühlverpackungen. Die sind aufgrund der passiven Kühlung auf kurze Laufzeiten angewiesen sowie auf eine zuverlässige und sichere Zustellung, weil es dabei zum Teil um sehr wertvolle Sendungen geht. Das landläufig typische B2C-Paket großer Versandhändler stellen wir in der Regel nicht zu.

**Es wird derzeit viel darüber diskutiert, wie Städte und KEP-Dienstleister mit Fläche, Zeit und Geld umgehen. Wie lautet Ihr Anliegen?**

Wir müssen uns auf Verhaltensänderungen einstellen, weil bestimmte Dinge irgendwann so nicht mehr funktionieren. Das ist meine persönliche Meinung. Wir als GO brauchen andere Zustellzeiten, denn wir können eigentlich schon morgens um sieben Uhr zustellen. Viele gewerbliche Empfänger sind so früh aber nicht in der Lage, Sendungen zu empfangen. Dafür könnten sich beispielsweise ein paar Firmen in einer Straße zusammenschließen und das Entgegennehmen der Sendungen untereinander organisieren. Wäre das möglich, würde das zu einer deutlichen Entzerrung der Lieferverkehre führen und den Flächenbedarf reduzieren. Es gibt viele Ideen, die sich leicht umsetzen ließen, und gute Pilotprojekte, die nach Ablauf der Testphase aber oft nicht weitergeführt werden. Hier ist noch viel zu tun.

Text: Nicole de Jong |  
Fotos: GO Express & Logistics

## RAZZIEN BEI ZUSTELLFIRMEN SIND GRUNDSÄTZLICH ZU BEGRÜSSEN



### ZUR PERSON

- Ulrich Nolte ist seit 2010 Geschäftsführer von GO Express & Logistics mit Sitz in Bonn
- Der 54-Jährige verantwortet die Bereiche Qualitätsmanagement, International Development, IT, Finance, Marketing/PR, Business-Development/Sales sowie das Nachtlinienetz mit dem Logistikhub in Niederaula
- Bevor er zu GO wechselte, war er als Director Express bei GLS auch für die Geschäfte der Tochtergesellschaft „Der Kurier“ verantwortlich. Weitere berufliche Stationen des Diplom-Kaufmanns waren unter anderem DPD und DHL

Netzes deutlich ausgebaut, auch haben wir in Marketing und Vertrieb investiert. Das zahlt sich bisher durch ein entsprechendes Wachstum aus.

**Was genau haben Sie gemacht?**

Wir haben zum Beispiel am Standort Niederaula elf Millionen Euro investiert und unsere Kapazitäten verdoppelt. Mittlerweile verfügen wir dort über 7.600 Quadratmeter Hallenfläche und 127 Tore für Linienverkehre. Vorher waren es 70. Wir können dort jetzt 10.500 Packstücke pro Stunde sortieren – die alte Anlage hat zwischen 5.000 und 6.000 geschafft. Wir haben außerdem weitere Regionalhubs in Gera und in Frankfurt/Main in Betrieb genommen und schlagen mittlerweile die Sendungsvolumina in Deutschland über fünf Standorte um. Damit haben wir unsere Verkehrsflüsse optimiert und den Warenströmen angepasst, das heißt, wir konnten Linienfahrten verkürzen oder sogar vermeiden. Gleichzeitig kommen durch kürzere Wege die Waren früher zu den Stationen, die wiederum mehr Zeit haben, die Zustell Touren zu disponieren. Wir haben es so geschafft, die Leistungsfähigkeit unseres Netzes zu erhöhen.

**GO hat zum 1. Februar die Preise um 5,5 Prozent erhöht. Können Sie damit Ihre Zusteller besser bezahlen?**

Die allgemeine Lohn- und Gehaltsentwicklung muss natürlich durch das Erlösniveau kompensiert werden. Gleichzeitig müssen wir aber darauf achten, dass wir unsere Investitionsfähigkeit in das Netzwerk, also Standorte, Gebäude und Technik, erhalten. Auch in IT und Digitalisierung müssen wir permanent investieren.

uns wie alle schwer, genügend Personal zu finden. Geld ist an der Stelle nicht alles, auch wenn das natürlich immer stimmen muss. Probleme macht uns auch das schlechte Image der Branche. Grundsätzlich sind deshalb Aktionen wie die bundesweite Razzia der Zollbeamten der Finanzkontrolle Schwarzarbeit Anfang Februar bei Zustellfirmen zu begrüßen.

**Zumal dabei herausgekommen ist, dass jeder dritte Ar-**



## Gewichtsvorteil

**Sattelkipper S.KI LIGHT:** leicht, robust und flexibel im Baustelleneinsatz mit Stahl-Rundmulde oder Alu-Kastenmulde für besondere Aufgaben. Weniger Eigengewicht, mehr Zuladung pro Fahrt für Ihren Erfolg. [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

**SCHMITZ CARGOBULL**  
The Trailer Company.

### DAS UNTERNEHMEN

- GO Express & Logistics wurde vor 35 Jahren gegründet und hat heute zwölf Gesellschafter, die unterschiedliche Standorte betreiben
- Zum Verbund gehören weitere neun Kooperationspartner
- Damit verfügt GO in Deutschland über 67 Standorte
- In Europa sind es im eigenen Netz mehr als 100

**bauma**  
APRIL 8-14, 2019, MUNICH  
Besuchen Sie uns in  
Halle B4 am Stand 313

# Jetzt wird Gas gegeben

Rüdinger Spedition übernimmt Sammelgut von fünf Kooperationen – Bonus für jeden Mitarbeiter



Das ist eine Ansage. „Wir geben Gas im Sammelgut“, sagt Roland Rüdinger, geschäftsführender Gesellschafter der gleichnamigen Spedition aus Krautheim in Hohenlohe. Seit Januar verteilt die Spedition in ihrer Region Sammelgut für fünf Stückgutkooperationen. Das Ziel: die maximale Sendungsverdichtung.

Seit 20 Jahren ist das Unternehmen bereits für die Stückgutkooperation Online-Systemlogistik im Postleitzahlbereich 74 sowie in den südlichen Gebieten der

nicht wenig später seinen Ansatz für eine erfolgreiche Tätigkeit in ebendiesem Bereich preis: maximale Sendungsverdichtung. „Die Kunst liegt darin, in der Sammelguthalle alles abzubilden“, sagt er. Der Ausgang sei im Prinzip der gleiche – aber im Sammelguteingang sind die täglichen Mengen von 300 auf 600 Sendungen angewachsen. „Auch das Handling im Büro ist enorm komplex. Wir haben jetzt fünf Handbücher, an die wir uns halten müssen.“ Dass die Umstellung auf die neue Situation nicht ohne Weiteres geht, gibt

Ausnahme sein. „Die Bündelung ist ökologisch sinnvoll und bietet den Unternehmen die Chance, in der Nahverkehrszustellung Geld zu verdienen“, sagt der Mittelständler – vorausgesetzt, die nötigen Rahmenbedingungen wie ausreichend Umschlagfläche und verfügbare Nahverkehrsfahrzeuge seien vorhanden.

200 Fahrer beschäftigt das Unternehmen, 180 Lkw stehen im Fuhrpark – darunter neu auch vier Lang-Lkw des Typs 1, die es zusätzlich zu den bereits vorhandenen drei Lang-Lkw des Typs 3

## BILANZ 2018

- Die Rüdinger Spedition mit Sitz in Krautheim hat inzwischen 450 Mitarbeiter, darunter 50 Auszubildende sowie 200 Fahrer.
- Die Flotte umfasst 180 Lkw.
- 2018 erreichte das Unternehmen einen Umsatz von 46,5 Millionen Euro. Davon entfielen auf die Spedition 44,5 Millionen Euro, woran der Landverkehr mit 75 Prozent den größten Anteil hatte (55 Prozent Ladungsverkehr und Sondertransport, 20 Prozent Stückgut). Lagerlogistik war mit 15 Prozent, Luft- und Seefracht sowie Zoll mit 10 Prozent vertreten.

## WEITERE REGIONALE STANDORTE FÜR KONTRAKTLOGISTIK SIND IN PLANUNG

Postleitzahl 97 unterwegs, zudem für die Ladungskooperation Elvis mit Sitz in Alzenau. Vor allem die Ausdehnung auf das bayerische Gebiet bis kurz vor Schweinfurt machte dem Spediteur in den letzten Jahren weniger Spaß – „für Sammelgut ist das eigentlich zu weit weg“.

Seit Januar sind die orange-farbenen Lkw auch für weitere Netzwerke in der Region tätig. ILN hatte nach dem Ausfall der Geis-Gruppe Vakanz angemeldet und war auf der Suche nach einem neuen Zustellpartner, und auch das 24-plus-Netzwerk, das mit Online-Systemlogistik kooperiert, hatte laut Roland Rüdinger plötzlich Bedarf im Raum südlich von Würzburg, nachdem ein Partner aus Würzburg das Sammelgutgeschäft zum Jahresende komplett aufgegeben hatte.

Vor allem aber freut den Unternehmer, dass er für das Netzwerk Cargoline in einem „Wunschgebiet“ unterwegs sein kann: Von den Unternehmen Fritz Spedition in Heilbronn sowie Schäflein Spedition in Schweinfurt bekam er Teile von deren Bereichen.

„140 neue Partner und die doppelte Sendungsmenge“ habe das Unternehmen jetzt, das nun für Sammelgut in den Landkreisen Main-Tauber, Altkreis Buchen, Hohenlohe und Schwäbisch Hall unterwegs ist.

„Im Sammelgut verdient man kein Geld“, sagt Rüdinger und gibt

Rüdinger offen zu: „Von der vorherigen Zustellquote von 98 Prozent sind wir temporär auf 90 Prozent gerutscht – und das, obwohl wir zum Wechsel gleich zehn neue Fahrzeuge im Nahverkehr eingesetzt haben.“ Grund dafür sei, dass im ersten Quartal auch in den anderen Bereichen die Nachfrage so stark gewesen sei, dass keine Kapazitäten mehr zur Verfügung gestanden hätten. „Wir müssen also den Nahverkehr weiter ausbauen.“ Dies seien Wachstumsschmerzen, die man aushalten müsse, bis operativ alles optimal laufe.

Leichter macht es ihm zumindest, dass er von Cargoline 15 Direktanlieferungen pro Nacht nach Krautheim erhält. „Wir haben außerdem die Möglichkeit, rückzubefrachten, müssen aber nicht“, sagt Rüdinger. Schritt für Schritt solle es jetzt weitergehen, damit das Unternehmen im Sammelgut so profitabel wie geplant arbeiten könne.

Bei der Verteilung unter den fünf Kooperationen sind laut Rüdinger sowohl die Qualität der Partner vor Ort als auch die Kosten im Hauptlauf sowie die Verrechnungssätze maßgeblich. Inhouse werde daher an einer IT-Lösung gearbeitet, um den Auswahlprozess durch einen Algorithmus zu vereinfachen.

Dass ein Unternehmen für gleich mehrere Netzwerke tätig ist, wird dem Spediteur zufolge in Zukunft eher die Regel als die

zur „Effizienzsteigerung im Planbereich“ einsetzen will. Etwa für die starken Kunden aus dem Maschinen- und Anlagenbau, die das Rückgrat für die Geschäfte der Spedition bilden und den weiteren Ausbau der Marktstellung in der Region vorantreiben sollen.

Laut Roland Rüdinger zeichnet die Region Hohenlohe einen Wandel von Inhaberunternehmen zu Unternehmen, die von angestellten Geschäftsführern geleitet werden. Hierbei würden die Eigenkapitalrendite und die Produktionskosten pro Mitarbeiter zunehmend die wichtigeren Kennzahlen, „und diese Kennzahlen treiben die externe Lagerlogistik voran“. Auch darauf ist das Unternehmen vorbereitet – Rüdinger verweist auf Baugenehmigungen für neue Lager in Waldenburg und Weikersheim, die die bereits bestehenden Standorte Boxberg-Dörzbach und Osterburken ergänzen. Jeder Lagerstandort habe dann zwischen 15.000 und 20.000 Quadratmeter Fläche sowie 15 Mitarbeiter.

13,2 Millionen Euro will das mittelständische Unternehmen 2019 insgesamt investieren – in Gebäude, Fahrzeuge und neue Flurförderzeuge – und den Umsatz um 15 Prozent steigern. Gas geben in Hohenlohe.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Jüngst, Rüdinger Spedition/Karl-Heinz Augustin

## PERSONALMASSNAHMEN

- Mit einem Umsatz von zwei Millionen Euro ist der Omnibusbetrieb nur ein Nebengeschäft, das die Spedition seit 35 Jahren betreibt.
- Spediteur Roland Rüdinger hält aber daran fest, unter anderem, weil er somit auch eigenen Berufskraftfahrern, die nicht mehr im Fernverkehr arbeiten wollen, eine weitere Option anbieten kann.
- Als Busunternehmen und Arbeitgeber machte sich Rüdinger auch für die Einrichtung einer neuen Regionallinie in seinem Landkreis stark, die auch am Wochenende verkehrt. Mitarbeiter ohne Auto profitieren dabei von einem Jobticket. „Der fehlende ÖPNV auf dem Land ist ein Teil des zunehmenden Urbanisierungstrends“, sagt Rüdinger. „Jetzt können auch Mitarbeiter im Schichtdienst den ÖPNV nutzen.“
- 50 Azubis lernen bei der Rüdinger Spedition – darunter 9 angehende Berufskraftfahrer und 15 Auszubildende im Lagerbereich.
- Im Lager setzt das Unternehmen auf die zweijährige Ausbildung zum Fachlageristen. Wer will, kann das dritte Jahr für die Fachkraft Lagerlogistik aufstocken. „Gut für diejenigen, die theoretisch schwach sind: Sie können nach zwei Jahren ins Berufsleben starten“, sagt der Unternehmer.
- Jeder Mitarbeiter hat 2018 einen Bonus in Höhe von 1.200 Euro erhalten.



„Wir wollen auch im Sammelgut Geld verdienen“

ROLAND RÜDINGER,  
GESCHÄFTSFÜHRENDE  
GESELLSCHAFTER  
RÜDINGER SPEDITION

# Buddelplatz für Oldtimerfans

Fuhrunternehmer Burkhard Fromm organisiert mit den Kapitänen der Landstraße die „Historische Baustelle“



„Wir wollen unsere Fahrzeuge auch mal ausprobieren“

BURKHARD FROMM,  
FUHRUNTERNEHMER AUS  
ORANIENBURG UND  
KAPITÄN DER  
LANDSTRASSE



Fachkundige Gespräche: Burkhard Fromm (r.) mit seinem Ifa S4000 bei der „Historischen Baustelle“ in Germendorf.

Einigen ganzen Tag lang mit seinem Nutzfahrzeug-Oldtimer in märkischem Sand buddeln – das ist der Stoff, aus dem Träume von Fans gemacht sind. Und dass rund 50 Nfz-Oldtimer-Fans einmal im Jahr nahe Berlin ihre liebevoll restaurierten Fahrzeuge im Echtbetrieb testen können, ist dem Engagement von Burkhard Fromm gemeinsam mit seinen Kapitänen der Landstraße zu verdanken. Etwa 50 Akteure kommen jedes Jahr zur „Historischen Baustelle“ im märkischen Germendorf, in diesem Jahr am 18. Mai. Auch Zuschauer sind herzlich willkommen. Ein Caterer kümmert sich um das leibliche Wohl, dafür haben die Veranstalter von der Interessengemeinschaft (IG) historische Nutzfahrzeuge Berlin-Brandenburg mit dem wunderbaren Namen „Kapitäne der Landstraße“ gesorgt. „Wir wollen einfach Spaß haben“, bringt

es Burkhard Fromm auf den Punkt. Gemeinsam mit seinen Freunden stellt der Unternehmer seit rund 15 Jahren einmal jährlich die „Historische Baustelle“ auf die Beine, aber auch gemeinsame Ausfahrten im Frühjahr und im Herbst.

## Politische Wende erlebt

Im alltäglichen Leben dagegen leitet Burkhard Fromm den gleichnamigen Fuhrbetrieb im brandenburgischen Oranienburg nahe Berlin. Bereits im Jahr 1985 hatte Fromm den Fuhrbetrieb von seinem Vater übernommen. Damals war der Betriebshof samt Werkstatt noch mitten im kleinen Ort Birkenwerder in Brandenburg ansässig, zwischen Kirche, Grundschule und Rathaus. Vor der politischen Wende war er als Spediteur in der ehemaligen DDR noch auf die Zuteilung von Dieselmotoren durch den Volkseigenen Betrieb (VEB) Oranienburg angewiesen.

Zur Wende 1989 begann das Unternehmen mit vier Lastzügen, zwei Pritschenwagen und zwei Kippern, sich im gesamtdeutschen Transportgewerbe zu behaupten. Im Jahr 2003 schließlich übernahm Burkhard Fromm eine, wie er sagt, „Kranfirma“ in Berlin. 2005 bezog der

Betrieb schließlich sein Quartier in Oranienburg.

Im Jahr 2005 begann sich auch eine kleine Gruppe von Nfz-Oldtimer-Freunden im Güterverkehrszentrum (GVZ) Großbeeren zu treffen. Und schnell war dann auch eine besondere Idee aus der Taufe gehoben: „Wir wollen unsere liebevoll restaurierten Fahrzeuge auch mal ausprobieren.“ Schließlich konnte Fromm den Besitzer einer nahe gelegenen Sand- und Kiesgrube ausfindig machen, der sein Okay für die Veranstaltung auf seinem Grund und Boden gab.

„Vormittags haben wir dort ein riesiges Loch gebuddelt. Und nachmittags wieder zugemacht“, fasst Fromm das Vergnügen der Oldtimerfreunde kurz und knapp zusammen. Leider verstarb der Besitzer der Kiesgrube vor Kurzem, und nach einem ersten Schreck: „Oje, mein Buddelplatz ist weg!“, ist es Burkhard Fromm und den Kapitänen der Landstraße gelungen, einen neuen Veranstaltungsort zu finden. Eine alte, rekultivierte Müllkippe gleich in der Nachbarschaft der Sandgrube steht den Nfz-Liebhabern nun weiterhin als großer Spielplatz zur Verfügung.

Dass Burkhard Fromm wirklich Spaß an seinem ehrenamtlichen Engagement hat, ist ihm deutlich anzuhören. „Jeder hat eben was anderes zu spielen“, ber-



Rund 50 Akteure bringen jedes Jahr ihre aufwendig restaurierten Oldies mit, um sie unter realen Bedingungen zu fahren.

linert er gut gelaunt – und meint damit die unterschiedlichen historischen Nutzfahrzeuge. „Jeder bringt mit, was er so an alten Gerätschaften hat.“ Lkw, Bagger, Unimogs oder Radlader aus vergangenen Tagen gibt es dann dort zu sehen – alle voll funktionsfähig bei der Arbeit. „Alte Kipper werden da auf Anhänger geladen und hergebracht oder auch alte Bagger“, berichtet Fromm, „es gibt zu essen und zu trinken und interessante Gespräche.“

Er selbst bringt in diesem Jahr einen IFA-H6-Kipper, eine H3-Zugmaschine, einen Skoda-MS-25-Kipper, einen Kaelble-SL-1450-Radlader und eine Hatra-1600-Walze. Burkhard Fromm hat während der Veranstaltungen schon viele erstaunte Ausrufe der Zuschauer gehört. Ein Mann erinnerte sich sogar: „Damit habe ich meinen Führerschein gemacht.“

Text: Andrea Ertl |  
Fotos: Jürgen Hoffmann



Ein roter Iveco-Kipper bei der Arbeit begeistert.



Historische Warnleuchten, Schilder und Rüttler.

## KAPITÄNE DER LANDSTRASSE

Einmal im Monat treffen sich die Kapitäne der Landstraße im Rasthof an der Avus – der ehemaligen Berliner Renn- und Teststrecke – und bereiten ihre nächsten Veranstaltungen vor. Außer der „Historischen Baustelle“ sind das in jedem Jahr jeweils eine Frühjahrs- und eine Herbstausfahrt mit historischen Nutzfahrzeugen.

Die „Historische Baustelle“ findet in diesem Jahr am 18. Mai im brandenburgischen Germendorf statt. Weitere Informationen gibt es unter [www.kapitaene-der-landstrasse.com](http://www.kapitaene-der-landstrasse.com).

## MEHR IM NETZ



BILDERGALERIE ZUR  
HISTORISCHEN BAUSTELLE:

[eurotransport.de/fromm](http://eurotransport.de/fromm)

Connecting Global Competence



Es erwarten Sie auf der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management:

- Über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern
- Ein umfangreiches und hochwertiges Konferenzprogramm mit mehr als 200 Experten

Werden Sie Teil dieser starken Community. Jetzt Ticket sichern!

» [www.transportlogistic.de/tickets](http://www.transportlogistic.de/tickets)



4.–7. Juni 2019  
Messe München

» [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)



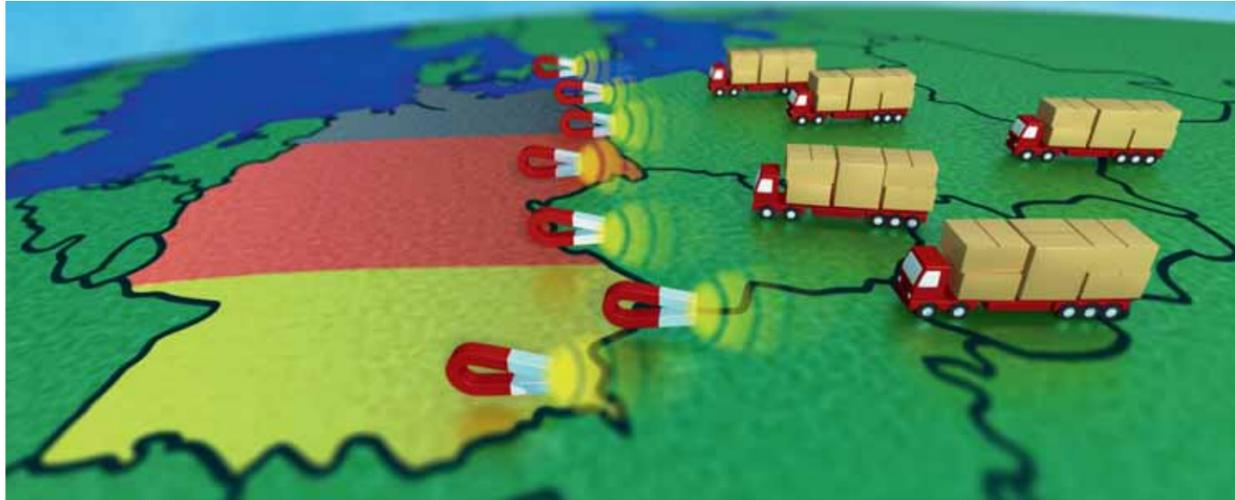
LOGISTICS  
makes it  
happen

transport  
logistic

the leading exhibition

# Konflikte in engen Unterkünften

KEP-Branche lockt osteuropäische Fahrer oft mit falschen Versprechungen – stattdessen unbezahlte Arbeit



Fahrer aus Polen, Bulgarien oder Rumänien sind in Deutschland auf der letzten Meile keine Seltenheit. Deutsche wollen den Knochenjob als Paketzusteller oft nicht mehr machen, weil er nicht angemessen bezahlt wird und sie zu viel

Stunden im Fahrzeug verbringen müssen. Im Gegensatz dazu verdienen Osteuropäer eine Verdienstmöglichkeit in der KEP-Branche. Viele sind deshalb bereit, über Wochen oder Monate ihr Zuhause zu verlassen. Sie hoffen, in Deutschland so viel Geld zu

verdienen, dass sie im Heimatland ihre Familien gut versorgen können.

„An uns treten viele KEP-Unternehmen heran. Der Bedarf an Personal ist groß, weil die Sendungsmengen immer weiter steigen“, sagt Robert Geisthardt, Geschäftsführer der Personalvermittlungsgesellschaft Eastrecruiting. „Personal aus Osteuropa an KEP-Dienste zu vermitteln, ist aber nicht ganz einfach“, fügt er hinzu. Zwar bietet die KEP-Branche ein relativ geringes Einstiegslevel, genau das sei aber auch ein großes Problem. „Ausländer, die wir vermitteln, finden häufig nicht die Bedingungen vor, die die Unternehmen im Vorfeld angekündigt haben“, bedauert er. Wie etwa angemessenen Wohnraum. Häufig müssen sie mit einigen Kollegen eine enge und oft auch dreckige Unterkunft teilen. Es könne dabei zu Konflikten kommen, wenn Fahrer mit unterschiedlichen Kulturen, Sprachen und Sitten aufeinanderträfen.

werden, damit der Unternehmer sich den Arbeitgeberanteil an den Sozialleistungen spart. Doch daran haben die Arbeitskräfte in der Regel wenig Interesse, denn dazu müssten sie sich mit dem Unternehmertum in Deutschland auseinandersetzen sowie kaufmännische und rechtliche Kenntnisse erlangen, um nicht von vornherein zu scheitern. Die Mitarbeiter, die Eastrecruiting entsendet, seien alle sozialversicherungspflichtig angestellt. „Wir überprüfen das auch“, betont Geisthardt. „Und wir raten den Unternehmern, den Leuten ein gutes Einstiegsgehalt zu zahlen.“

KEP-Unternehmer, die Personal von Eastrecruiting einsetzen, bezahlen der Vermittlungsgesellschaft eine Provision von 100 Euro pro Monat und Person, und zwar so lange, wie der Mitarbeiter bei der Firma tätig ist, maximal aber 15 Monate. Nicht immer sei gefordert, dass Mitarbeiter aus Polen oder Rumänien Deutsch könnten. Es gebe Unternehmer, die die jeweilige Sprache selbst beherrschten oder die Mitarbeiter hätten, die Polnisch oder Rumänisch sprächen. Andere verlangen, dass die Arbeitskraft Deutsch verstehen kann, weil sie direkten Kontakt mit den Empfängern und damit Kunden hat.

Wer Personal aus dem Osten einsetzen will, sollte sich an eine seriöse Recruitingfirma wenden. Zu finden sind sie über Suchmaschinen im Internet. Wer beispielsweise „Recruiting-Firma Polen“ eingibt, bekommt eine Liste mit Websites verschiedener Unternehmen angezeigt.

Genau das hat Michael Mlynarczyk, Geschäftsführer von MMK Frachtdienste aus Dortmund, getan, der trotz seines polnischen Nachnamens keine Wurzeln in Osteuropa hat. „Die Kosten für die Vermittlung des Personals halten sich in Grenzen“, sagt er. Einige Agenturen stellen für die Vermittlung einmalig einen Betrag zwischen 1.500 und 2.000 Euro in Rechnung, sofern der Mitarbeiter mindestens drei bis vier Wochen in Deutschland bleibt. Andere rechnen nach Qualifizierungsgrad des Personals ab. So kostet beispielsweise eine ungelernete Hilfskraft 100 Euro, für eine Hilfskraft mit Erfahrungen als Fahrer oder Kurier werden monatlich 150 bis 200 Euro Vermittlungsgebühren fällig.

„Wir haben mit drei Leuten angefangen“, sagt Mlynarczyk. MMK hat diese Mitarbeiter bei der Kranken- und Rentenkasse sowie der Arbeitslosenversicherung angemeldet. Zudem war das Unternehmen bei allen bürokratischen Fragen, Behördengängen und der Wohnungssuche behilflich. „Wir wollen, dass sie übersiedeln, ihren

Lebensmittelpunkt in Deutschland einrichten und hier mit ihrer Familie leben“, betont er. Dass das von ihnen erwartet wird, hatte der Recruiter ihnen gesagt. Doch schon nach kurzer Zeit gab's Probleme, denn zweien sei das alles egal gewesen, sie wollten weder die Versicherungen noch zu viel für die Unterkunft bezahlen und am liebsten das Geld bar auf die Hand, damit sie davon so viel wie möglich nach Polen schicken können.

„Das haben wir nicht mitgemacht, und so waren sie schnell wieder weg“, fügt der MMK-Geschäftsführer hinzu. Genau das will der Unternehmer nicht unterstützen. „Viele wollen das aber so und spielen ihrerseits mit falschen Karten“, sagt er. Mlynarczyk vermutet, dass die beiden bei einem anderen Unternehmer zu ihren Bedingungen untergekommen sind. Osteuropäer identifizierten sich nicht mit Unternehmen, „sondern fühlen sich dem zugehörig, der das meiste Geld oder schwarz zahlt“, ärgert er sich.

## Mangelnde Ehrlichkeit

Inzwischen sei auch der dritte Mitarbeiter auf den Trichter gekommen, dass 480 Euro Miete ganz schön viel seien. Landsleute von ihm erklärten ihn für bescheuert, in die deutsche Kranken- und Rentenkasse einzuzahlen. Man werde ihn rauswerfen, sobald er krank werde, und er wolle sich ohnehin nicht in Deutschland zur Ruhe setzen. „Plötzlich will er 2.000 Euro schwarz und eine billigere Wohnung haben“, erzählt Mlynarczyk. Davon, dass er seine Frau und seinen Sohn nach Dortmund hole, sei keine Rede mehr.

„Ja, vielleicht wollen die Fachkräfte aus dem osteuropäischen Ausland auch mal schwarz bezahlt werden. Spricht sich das aber herum, hat dieses Unternehmen bei künftigen Bewerbungen ein negatives Image“, sagt Geisthardt. Die meisten wollen nicht riskieren, erwischt und möglicherweise mit einer lebenslangen Sperre für den deutschen Arbeitsmarkt bestraft zu werden. „Ich weiß aber auch nicht immer, was vor Ort passiert“, sagt er. MMK-Geschäftsführer Mlynarczyk hat seine Strategie geändert. Er will künftig keine Fahrer, sondern gemeinsam mit Geisthardt von Eastrecruiting Unternehmer aus Osteuropa nach Deutschland holen. „Wir wollen Start-ups coachen und beraten, damit sie sich hier erfolgreich eine Existenz aufbauen können“, erläutert er.

Text: Nicole de Jong |  
Illustration: Florence Frieser

Weltweite Nummer 1  
eröffnet erste Fahrzeug-  
prüfstation in China



Die weltweite Nummer 1 bei Fahrzeugprüfungen ist in den chinesischen Markteingestiegen. Die internationale Expertenorganisation DEKRA hat in der südchinesischen Stadt Shenzhen ihre erste Prüfstation im Land eröffnet. Eine zweite Station, die zurzeit in Peking gebaut wird, soll in der zweiten Jahreshälfte den Betrieb aufnehmen.

„China ist der größte Automobilmarkt der Welt. Als globaler Partner für eine sichere Welt will DEKRA einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten, indem wir nun auch hier Fahrzeugprüfungen anbieten“, so Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE, bei der offiziellen Eröffnung. „Die Eröffnung dieser Station ist ein wichtiger erster Schritt. Hier in Shenzhen und in unserer zweiten Station, die wir im Moment in Peking aufbauen, wollen wir Erfahrungen sammeln, um unsere Strategie für das künftige Fahrzeugprüfgeschäft von DEKRA in China weiterzuentwickeln und zu verfeinern.“

In der neuen Station in Shenzhen untersuchen DEKRA Experten Pkw in Sachen Abgas-Emissionen und Fahrzeugsicherheit.

Die Periodische Fahrzeugüberwachung (Periodical Vehicle Inspection, PVI) in China wurde bis zum Beginn der Liberalisierung im Jahr 2014 von den Behörden durchgeführt. Seitdem wurden viele Prüfstationen von privaten Firmen übernommen. Die meisten von ihnen arbeiten als kleine lokale Unternehmen.

„DEKRA ist in China schon seit Jahren mit anderen Sicherheitsdienstleistungen aktiv“, erklärt Vorstandsmitglied Clemens Klinke. „Seit die Regierung den PVI-Markt geöffnet hat, haben wir uns natürlich intensiv mit den Möglichkeiten auseinandergesetzt, wie wir auch Fahrzeugprüfungen anbieten können – schließlich liegen in diesem Bereich die Anfänge von DEKRA vor über 90 Jahren in Deutschland.“ Mit der Eröffnung der Station in Shenzhen ist DEKRA eine der ersten internationalen Expertenorganisationen, die ins Fahrzeugprüfwesen in China einsteigt.

Weltweit führt DEKRA jährlich rund 26 Millionen Fahrzeugprüfungen in fast 20 Ländern durch und ist damit die globale Nummer 1 in diesem Bereich.

# Chancen und Risiken erkennen

Tipps für ein effizientes Qualitätsmanagementsystem bei Kolos in Alzenau – Neuerungen bei der ISO 2015



Ein effizientes Qualitätsmanagementsystem (QM) zahlt sich für Unternehmen aus Transport und Logistik in vielerlei Hinsicht aus – zum Beispiel in reibungslosen Prozessen und einer hohen Qualität bei allen Services.

Bereits seit dem Jahr 2016 trifft sich beim Logistiknetzwerk Kolos (Kooperation, Logistik, Spedition) einmal jährlich eine QM-Gruppe. Dabei tauschen Praktiker aus der Branche ihre Erfahrungen aus. Kolos-Leiter Ernst Mäußler begrüßte hierzu in Alzenau Ralf Ballstädt als Referenten, der unter anderem Unternehmensberater im Bereich QM ist. Ballstädt sprach etwa über die Qualitätsmanagementnorm DIN EN ISO 2015, die

verglichen mit der Vorgängernorm DIN EN ISO 2008 einige Änderungen mit sich brachte. Ein besonderes Augenmerk richtete Ballstädt dabei auf den Bereich „Risiken und Chancen“, der neu aufgenommen wurde. Darin werden die Unternehmen erstmals aufgefordert, sich aktiv mit dem Risikomanagement auseinanderzusetzen.

Die neue ISO 2015 geht davon aus, dass ein wirksames Managementsystem sowohl eine Chancen- als auch Risikoanalyse enthält. Bei Letzterer empfiehlt Ballstädt zunächst eine Risikobeschreibung und dann die Festlegung der Eintrittswahrscheinlichkeit. Zudem sei es notwendig, Maßnahmen zur Minimierung des Risikos zu definieren und mit

der dann geminderten Eintrittswahrscheinlichkeit nach der Umsetzung zu bewerten.

Konkret könnte dies am Beispiel des Bereichs „Kunden“ wie folgt aussehen: Das Risiko besteht darin, dass der Spedition nicht genügend Frachtraum zur Verfügung steht. Mit 30 Prozent taxiert das Unternehmen die Eintrittswahrscheinlichkeit. Das Ausmaß bei Eintritt dieses Ereignisses – das heißt konkret: der wirtschaftliche Schaden – wird als hoch bewertet. Es folgt die Frage: Was könnte zur Minimierung des Risikos beitragen? Beispielsweise könnte dies die Akquise von Partnerspeditionen oder zusätzlichen festen Subunternehmern sein. Die geänderte Eintrittswahrscheinlichkeit

nach der Umsetzung beträgt nun nur noch 15 Prozent. Das Resultat ist damit ein deutlich vermindertes Restrisiko.

Die neue Norm sieht auch eine Chancenbewertung vor. Die könnte am Beispiel Spedition so aussehen: Der Betrieb möchte neue Fahrer rekrutieren. Die erwarteten Auswirkungen werden als hoch eingestuft. Abhilfe schaffen sollen gezielte Werbung, Anreize beim Wohnraum, Unterstützung bei der Umsiedlung oder Integration der Familie sowie mehr eigene Ausbildung in der Spedition. Die Verantwortung muss ebenfalls definiert werden. In diesem Fall liegt sie bei der Geschäftsleitung.

Ebenso sprach Ballstädt über das Thema Wissensmanage-

ment. Dies sei besonders in Speditionen wichtig, in denen einzelne Mitarbeiter ganze Aufgabengebiete allein bewältigten. „Ein Ausfall eines solchen Mitarbeiters kann zum Problem werden“, warnte Ballstädt. Abhilfe schaffe hier die Beschreibung von Arbeitsprozessen als ein Teil des Wissensmanagements.

Solche Prozessbeschreibungen bilden die Abläufe im Unternehmen ab und sind beispielsweise die Grundlage von Einarbeitungen, Schulungen und Auditierungen. Zur Darstellung der Arbeitsprozesse eignen sich unter anderem Flussdiagramme.

Text: Ralf Lanzinger |  
Foto: photocrew/stock.adobe.com



Markus Böhmann,  
Leiter Absatzfinanzierung

Professionelle Finanzierungslösungen, die Ihnen entscheidende Vorteile bringen. Das ist die Handschrift von Krone. Wenn es um Leasing, Mietkauf oder Darlehen für Ihren neuen Trailer geht, kann Krone das entscheidende Bisschen mehr als Ihre Hausbank: Ihr Krone Berater ist nicht nur ein Finanzexperte, sondern hat auch exzellente Objekt- und Branchenkenntnisse. Er weiß, wie der Logistikalltag funktioniert und erkennt zuverlässig, welche Lösung für Sie perfekt ist. Sprechen Sie uns einfach an.

[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)



**KRONE**  
Wir transportieren Zukunft

# Formel-1-Regel für die Werkstatt

Stöhr Logistik repariert einen Großteil seiner Lkw in Eigenregie – Parameter für mehr Profitabilität



„Rein-  
fahren, re-  
parieren  
und wieder  
rausfahren“

ERWIN STÖHR,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
STÖHR LOGISTIK

80  
Prozent

SEINER LKW REPARIERT  
STÖHR LOGISTIK IN  
SEINER EIGENEN  
WERKSTATT IN  
MUNDERKINGEN

**B**raucht eine Spedition eine eigene Nfz-Werkstatt? Stöhr Logistik aus Rottenacker beantwortet diese Frage rundum mit Ja. Aus der Sicht von Geschäftsführer Erwin Stöhr sind dafür zwei Gründe ausschlaggebend: Zum einen gibt es in unmittelbarer Nähe keine andere Nfz-Werkstatt. Die nächsten befinden sich in Ulm und Riedlingen. Beide Orte sind etwa 45 beziehungsweise 20 Kilometer von Munderkingen entfernt, wo sich die Nfz-Werkstatt von Stöhr Logistik befindet. Und zum anderen hat Stöhr Logistik viele Spezialfahrzeuge mit Ladekran oder Mitnahmestapler im Fuhrpark. Hier könnte eine externe Werkstatt nichts ausrichten. „Wir müssen uns teilweise schon auch selber helfen können“, ist Erwin Stöhr überzeugt.

## Standzeiten vermeiden

Bei seiner Nfz-Werkstatt hat es Stöhr gern, wenn die Abläufe sind wie bei Boxenstopps in der Formel 1: „Reinfahren, reparieren und wieder rausfahren.“ Soll heißen: Standzeiten sind zu vermeiden. Diesen Wunsch erfüllen Werkstattleiter Siegfried Borchardt und seine rund 15 Mitarbeiter regelmäßig, denn das Werkstattteam kennt die Fahrzeuge aus dem Effeff. Schließlich besteht der Fuhrpark von Stöhr Logistik zu fast 100 Prozent aus Mercedes-Benz-Fahrzeugen, und dies schon seit Jahrzehnten. „Deshalb sind uns auch die Schwachstellen bekannt. Zum Beispiel Teile, die häufiger kaputtgehen oder bei denen es Lieferschwierigkeiten gibt“, erklärt Borchardt. Er sorgt dafür, dass die Nfz-Werkstatt stets gut mit Teilen ausgestattet ist. Dafür gibt es dort ein umfang-

reiches Teilelager. Darüber hinaus liefert dreimal täglich ein Teilehändler. „Wenn wir auswärts eine Lkw-Panne haben, kann es sein, dass wir das Teil vorrätig haben, die Mercedes-Werkstatt außerhalb hingegen nicht“, berichtet Borchardt stolz. In Sachen Teile setzt er durchaus auf Qualität: „Es bringt nichts, billige Bremscheiben einzubauen und nach der Hälfte der Zeit schon wieder herunterzuschmeißen.“

Neben den Mercedes-Trucks sind bei Stöhr Logistik noch andere Marken wie MAN und Volvo im Fuhrpark vertreten – jedoch nur pro forma. „Wir testen die Fahrzeuge ein bisschen“, erklärt Geschäftsführer Stöhr. Und: „Wir

verursachen würde. „Ich kann meiner Werkstatt nicht mehrere Marken zumuten“, betont Stöhr. Und auch bei Lkw-Reifen verwendet das Unternehmen nur zwei Fabrikate.

Um die Arbeit so effizient wie möglich zu gestalten, gibt es bei Stöhr Logistik klare Regeln für die Nfz-Werkstatt. So steht unter der Woche so gut wie nie eine Zugmaschine dort. Folglich gibt es in dieser Zeit auch keine Ölwechsel. Stattdessen befinden sich unter der Woche die Auflieger und Mitnahmestapler in der Werkstatt. Erst am Freitagnachmittag und Samstag fahren ziehende Einheiten in die Werkstatt ein. „Die Fahrzeuge fallen nie aus wegen

so der Geschäftsführer. „Dann könnten wir mehr fremdreparieren, und es wäre ein Zweischichtbetrieb denkbar.“ Denn für Erwin Stöhr ist klar: „Unsere Werkstatt ist lukrativ, weil wir auch für andere reparieren.“

## Kennzahlen einsetzen

Um eine Nfz-Werkstatt profitabel zu führen, bieten sich aus betriebswirtschaftlicher Sicht verschiedene Kennzahlen zur Steuerung an. Hierbei empfehlen sich beispielsweise die Produktivität, der Leistungsgrad und der Anwesenheitsgrad. Letzterer beschreibt das Verhältnis der Anwesenheitsstunden zu den bezahlten Stunden. Hierzu werden die Arbeitstage abzüglich der Urlaubs- und Krankheitstage zu den bezahlten Stunden ins Verhältnis gesetzt. Fällt der Wert hoch aus, kann dies an einer niedrigen Motivation der Mitarbeiter liegen.

Der Leistungsgrad hingegen beschreibt das Verhältnis der verkauften Werkstattstunden zu den tatsächlich geleisteten Produktivstunden. Der Sollwert liegt bei 100 Prozent. Ein signifikant niedrigerer Wert könnte darauf hindeuten, dass die Nfz-Mechatroniker ineffizient arbeiten, da sie die zeitlich vorgegebenen Arbeitswerte nicht einhalten.

Ebenso wichtig ist die Kennzahl Produktivität, die auch Auslastung genannt wird. Die Produktivität ist der Quotient aus den produktiven Stunden des Werkstattpersonals und den Anwesenheitsstunden. Daraus ergibt sich als Ergebnis die Auslastung der Werkstatt. Ebenso ist ersichtlich, wie effektiv die produktiven Werkstattmitarbeiter ihre bezahlte Zeit nutzen.

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: Lanzinger, Stöhr Logistik

Der Mercedes  
unter den  
ServiceCards.

Jetzt Besitzer werden:  
[www.MercedesServiceCard.com](http://www.MercedesServiceCard.com)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



nehmen beim Fahrzeugkauf Rücksicht auf die Werkstatt.“

Bei mehreren Lkw-Marken im Fuhrpark würden die Kosten in die Höhe schießen – und die eigene Werkstatt sich nicht mehr rechnen, denn es müssten zu viele verschiedene Teile ständig vorgehalten werden. Ebenso wären zu viel verschiedenes Equipment und zu viel verschiedenes Know-how notwendig. Nicht zu vergessen die Software, die sicherlich den größten Kostenblock

eines Werkstattaufenthalts. Das ist für uns ein super Plus“, erklärt der Geschäftsführer. Und, so Stöhr: „Rechne ich die Standzeiten bei externen Werkstätten mit ein, dann ist die interne Werkstattlösung für uns eindeutig die bessere.“

Stöhr Logistik setzt in Sachen Lkw-Werkstatt jedoch nicht ausschließlich auf Selbstversorgung. Vielmehr arbeitet das Unternehmen noch mit anderen Werkstätten zusammen. „Ohne Fremdwerkstatt kämen wir bei unserer Flotte mit rund 160 Fahrzeugen nicht mehr klar“, erklärt Stöhr.

Stöhr Logistik lässt nicht nur gelegentlich bei anderen Werkstätten reparieren, sondern hat auch externe Kunden in seiner eigenen Lkw-Werkstatt. Der Geschäftsführer beziffert das Verhältnis von internen und externen Reparaturen auf 80 zu 20. Er würde das Geschäft mit den Fremdkunden gern ausbauen. Doch ob dies möglich ist, hängt auch von der Personalsituation ab. Kürzlich wurden ein Azubi und ein Meister neu eingestellt. „Da haben wir schon die Möglichkeit, mehr fremde Aufträge zu machen“, betont Stöhr.

Steht ein Ausbau der Werkstatt an? „Das würde ich gerne tun, wenn ich das Personal dazu hätte“,



„Auch  
bei Aus-  
wärtspan-  
nen haben  
wir die Tei-  
le vorrätig“

SIEGFRIED BORCHARDT,  
WERKSTATTLEITER STÖHR  
LOGISTIK



Stöhr Logistik fährt in beim Fuhrpark eine Einmarkenstrategie. So konnten die Werkstattmitarbeiter im Lauf der Jahre ein großes Know-how aufbauen.

## DAS UNTERNEHMEN

Das Unternehmen Stöhr Logistik wurde 1962 vom Vater des heutigen Geschäftsführers Erwin Stöhr gegründet und hat seinen Sitz im oberschwäbischen Rottenacker. Die Geschäftsaktivitäten basieren auf Transport und Logistik. In letzterem Bereich bietet Stöhr Logistik das komplette Portfolio an. Im Transportbereich ist das Unternehmen europaweit unterwegs, und zwar in den Sektoren Automobil, Metall, Kunststoffe und Baustoffe. Für die Baustoffbranche benötigt Stöhr Logistik die speziellen Kranfahrzeuge. Rund 350 Mitarbeiter sind im Unternehmen beschäftigt. Der Fuhrpark umfasst etwa 160 Lkw. In der firmeneigenen Lkw-Werkstatt arbeiten 15 Mitarbeiter.

# Sanierung in Eigenregie

Insolvenz in Eigenverwaltung – Voraussetzungen und Vorteile gegenüber einer Regelinsolvenz



Zahlen lügen nicht, aber die Hoffnung malt oft ein schöneres Bild – aus diesem Grund reagieren viele Unternehmer bei massiven Liquiditätsproblemen zu spät, um das Steuer herumzureißen. Eine Insolvenz ist dann oft der einzige Ausweg. Beste Aussichten auf eine Sanierung haben Unternehmen, die eine Insolvenz in Eigenregie durchführen. Obwohl die Wirtschaft brummt, ist keiner vor Zahlungsschwierigkeiten gefeit. Laut Rechtsanwalt Dirk Eichelbaum gehen gerade in Boomzeiten Firmen höhere Risiken ein: „Controlling wird als Spaßbremse verstanden, Geschäftsmodelle immer weniger hinterfragt“, sagt Eichelbaum, „wenn dann die Dieselpreise, Versicherungsprämien oder Löhne und Gehälter sprunghaft steigen und ein weiteres Initialereignis hinzutritt, ist die Schieflage komplett.“

Laut dem Rechtsexperten von der Düsseldorfer Unternehmensberatung Buchalik Brömmekamp, die bereits erfolgreich Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche in Eigenverwaltungsverfahren begleitet hat, dauert es bei inhabergeführten Unternehmen meist besonders lange, bis entschieden gegengesteuert wird. „Hier hängt fast immer über Bürgschaften die gesamte persönliche Existenz am Unternehmen. Da fällt es besonders schwer, sich von allzu vagen Hoffnungen zu verabschieden. Die Haftungsrisiken werden darüber komplett ausgeblendet.“

Wer zu lange wartet, läuft Gefahr, eine Insolvenzverschleppung zu begehen: Bei einer Unterdeckung von zehn Prozent oder

mehr zwischen liquiden Mitteln (nicht Forderungen) und Verbindlichkeiten hat das Unternehmen drei Wochen, um die Situation zu bereinigen, ansonsten ist der Insolvenzantrag fällig. Stellt den der Geschäftsführer nicht, haftet er für den daraus entstehenden Schaden persönlich mit seinem gesamten privaten Vermögen. „Diese Summen gehen schon bei KMU schnell in den sechs- und siebenstelligen Bereich“, weiß Eichelbaum aus Erfahrung.

Um die Krise zu bewältigen, bietet sich dann eine Insolvenz in Eigenverwaltung an, die gegenüber einer Regelinsolvenz mehrere Vorteile hat. Etwa die, dass der Unternehmer und sein Führungsteam weiterhin am Steuer bleiben. „Kein Insolvenzverwalter hat die gleiche Marktdurchdringung wie das Management des Unternehmens. Ein Team aus Geschäftsführung, insolvenzrechtlichem Berater und Sachwalter ist in dieser Situation die optimale Konstellation aus Marktkenntnis, insolvenzrechtlicher Expertise und Überwachung der Gläubigerinteressen“, sagt der Rechtsexperte.

Eine Voraussetzung für die Insolvenz in Eigenregie ist aber laut Eichelbaum, dass die Geschäftsleitung noch nicht endgültig diskreditiert ist. „Lohn- und Gehaltsrückstände, Sozialversicherungsrückstände, offene Lohnsteuern und alles, was zwingend auf eine Insolvenzverschleppung hindeutet, machen die Anordnung der Eigenverwaltung unmöglich.“ Zudem sollte die Geschäftsleitung eine Vorstellung davon haben, warum das Unternehmen in die

Schieflage kam und was zu ändern ist. „Ein bloßer Verkauf der Assets des insolventen Unternehmens macht noch keine Sanierung aus“, sagt Eichelbaum, „vor allem Arbeitnehmerfragen bleiben so am schnellsten auf der Strecke.“

Um Liquidität aufzubauen, stehen bei einem Insolvenzverfahren

in Eigenregie mehrere Maßnahmen zur Verfügung (siehe Kasten). Das Ziel ist aber ein Sanierungsplan, der die Entschuldung des Unternehmens sowie die Befriedigung gesicherter und ungesicherter Gläubiger regelt. Diesem Plan müssen die Gläubiger zustimmen. Was sie zumeist tun, denn Insol-

venzen in Selbstverwaltung bringen eine höhere Quote für Gläubiger. Das hat das Deutsche Institut für angewandtes Insolvenzrecht (DIAI) in Kooperation mit dem Bundesverband ESUG und dem Lehrstuhl für Wirtschaftsrecht der Westfälischen Hochschule in Recklinghausen in einer Studie

2018 herausgefunden. Weitere Vorteile: Sie sichern mehr Arbeitsplätze sowie häufiger den Erhalt von Unternehmen – und das Verfahren ist deutlich kürzer als bei Regelinsolvenzen.

Text: Ilona Jüngst | Foto: MP2/stock.adobe.com

		Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe
--	--	---

**Zu Lande. Zu Wasser.  
Zu Luft. Zur Sicherheit.**

Wir schützen, was die Welt bewegt.  
Mit maßgeschneiderten  
Versicherungslösungen für die  
Logistik-Branche.

**KRAVAG**

[www.kravag.de](http://www.kravag.de)  
[info@kravag.de](mailto:info@kravag.de)



## LIQUIDITÄTSVORTEILE BEI DER INSOLVENZ IN EIGENREGIE

- Wie bei der Regelinsolvenz können für die Dauer von bis zu drei Monaten sämtliche Gehälter von der Bundesagentur für Arbeit finanziert werden.
- Nach Antragstellung und bis zur Eröffnung geleistete Zahlungen an Sozialkassen und Finanzamt können im Wege der Anfechtung zurückgefordert werden.
- Die Kündigungsfristen sind bei allen Dauerschuldverhältnissen – unabhängig von der Restlaufzeit – auf maximal drei Monate begrenzt. Unternehmen können sich so von ungünstigen Liefer-, Leasing- und Mietverträgen, Darlehensverträgen sowie von verlustreichen Kundenaufträgen befreien.
- Ungesicherte Altverbindlichkeiten (auch Pensionsverpflichtungen) werden nur mit der Insolvenzplanquote bedient. Der Rest der Forderungen gilt als erlassen.
- Während des Verfahrens ist das Unternehmen vor Eingriffen der Gläubiger geschützt.
- Rechnungen, die bis zur Antragstellung noch offen sind, müssen nicht mehr gezahlt werden. Auch auf sie entfällt die Insolvenzplanquote.

Quelle: Buchalik Brömmekamp

# Pannen und Ausfälle verhindern

Prozesse straffen und digitale Services vorantreiben – ADAC-Truckservice-Chef Dirk Fröhlich im Interview



## ZUR PERSON

- Dirk Fröhlich ist seit Jahresbeginn Geschäftsführer des ADAC Truckservice in Laichingen (Schwäbische Alb).
- Der Manager bekleidete Führungsfunktionen bei der AOK Baden-Württemberg und der Privatärztlichen Verrechnungsstelle. Zuletzt war er Vorstand der beiden von ihm gegründeten Beratungsfirmen AFA Management Holding und Living Business.
- Der 39-Jährige ist verheiratet und hat zwei Kinder. Er spielt in seiner Freizeit gern Tennis, fährt Motorrad und reist. Morgens zwischen fünf und sechs Uhr absolviert er sein tägliches Sportprogramm.

**trans aktuell: Herr Fröhlich, von der Versicherungs- über die Beraterbranche zum Mobilitätsdienstleister. Was hat Sie an der neuen Tätigkeit als Geschäftsführer des ADAC Truckservice besonders gereizt?**

**Fröhlich:** Der besondere Reiz ist, dass die Mobilität eines der großen Zukunftsthemen ist. Der Mobilitätsbereich erlebt einen tief greifenden Wandel. Hier gibt es durch die Digitalisierung noch reichlich Luft nach oben und damit verbunden einen riesigen Nutzen für die Kunden. Dadurch können wir Pannen schneller bearbeiten beziehungsweise durch Prävention verhindern.

**Können Sie das an einem Beispiel verdeutlichen?**

Im Idealfall wissen wir, dass ein Lkw-Fahrer auf der Fahrt von München nach Stuttgart sein Ziel wegen nachlassenden Reifendrucks nicht mehr erreichen kann, sondern in Ulm in die Werkstatt muss. Dort haben wir schon alles vorbereitet und können den Lkw wieder flottmachen. Das Ziel ist also, dass ein Fahrzeug nicht mehr auf der Strecke liegen bleibt. So können wir nicht nur die Ausfallzeiten, sondern auch die Gefahren an der Pannestelle für Fahrer, Pannenhelfer und andere Verkehrsteilnehmer vermeiden.

**Ist die Transformation der Prozesse in die digitale Welt einer Ihrer Schwerpunkte beim ADAC Truckservice?**

Absolut. Der ADAC Truckservice hat dafür in den vergangenen Jahren bereits die Grundlagen geschaffen. Wir haben die digitale Pannprävention oder die Europe-Net-Karte als Zahlungsmittel im Pannenfall an den Start gebracht. Die Aufgabe ist es nun, diese digitalen Angebote in unsere Prozesse zu integrieren, damit alles aus einem Guss ist. Dafür braucht es zum Beispiel die ent-

sprechenden Schnittstellen zwischen den Systemen.

**Wie hat sich die Nachfrage nach der digitalen Pannprävention entwickelt?**

Unsere Kunden sind überzeugt, dass der Weg, den wir damit eingeschlagen haben, der richtige ist. Das zeigen die Trailerhersteller Humbaer und Fliegl, die das Angebot bereits nutzen. Die Pannprävention setzt ein grundsätzliches Umdenken voraus – das gilt für uns, aber auch für die Kunden. Jeder kennt den Ablauf im Schadenfall. Jetzt gilt es, die Vorteile des neuen Prozesses, der bei einer Pannprävention greift, in die Köpfe der Verantwortlichen zu bringen. Das klingt einfach, ist aber ein Paradigmenwechsel. Hier liegt der Schwerpunkt woanders – weil es ja gar nicht erst zum Schadenfall kommen soll.

**Suchen Sie bei der Prävention auch den Schulterschluss mit den Logistikdienstleistern?**

Wir möchten sowohl mit Fahrzeugbauern als auch Flottenbetreibern kooperieren. Und wir haben für beide gute Argumente, unseren Service zu nutzen. Bevor wir die digitale Pannprävention auf der IAA 2016 vorgestellt haben, haben wir einen bundesweiten Praxistest mit 1.153 Trailern, davon 485 mit Kühlaggregaten, über drei Monate durchgeführt. Ziel war es, die Technologie und ihre Prozessanbindung zu testen. Durch Prävention konnten wir 200.000 Euro an Schäden vermeiden. 2017 haben wir dann unsere Hausaufgaben gemacht, um das System stabil zu bekommen, und 2018 haben wir es in den Markt gebracht.

**Was sind die technischen Voraussetzungen, um das System zu nutzen?**

Generell gilt: Unsere Pannprävention lässt sich an alle Telematiksysteme anbinden. Zum Start haben wir uns für das Diagnosesystem Jaltest der spanischen Coyali-Gruppe entschieden, die in diesem Bereich führend ist. Jaltest kann in jedem Lkw nachgerüstet werden. Es muss lediglich eine Diagnosebox verbaut werden, die uns die relevanten Daten sendet.

**Dann treten Sie in Konkurrenz zu den Fahrzeugherstellern, die mit Uptime oder Rio ja auch entsprechende Angebote machen?**

Nein. Wir sehen keine Konkurrenz zu Daimler oder MAN. Wir verstehen uns als Dienstleister, der beim Thema Panne oder Pannprävention ins Spiel kommt.

Wir können unseren digitalen Service überall anbinden – sei es bei Fleetboard oder Rio –, weswegen wir unser Angebot als Ergänzung zu den Angeboten der Fahrzeugbauer anbieten. Vorstellbar wäre zum Beispiel ein Ampelsystem. Bei Grün ist alles in Ordnung, bei Gelb bleibt noch Zeit, und bei Rot muss gehandelt werden. Diese dritte Stufe ist auf uns wie zugeschnitten. Pannenhilfe ist unser Spezialgebiet. Wir könnten die Hersteller hier deutschland- und europaweit unterstützen.

**Geben die Fahrzeugbauer denn ihre Daten frei, die Sie im Rahmen der digitalen Pannenhilfe benötigen?**

Generell gilt, dass Digitalisierung nur gewinnbringend für alle ist, wenn jeder seine Daten für den definierten Fall auch tatsächlich zur Verfügung stellt. Hier braucht es bei manchen Fahrzeugbauern noch mehr Offenheit. Das ist meiner Meinung nach nur eine Frage der Zeit, denn Daten werden erst dann wertvoll, wenn man sie teilt. Im Übrigen greift das von uns genutzte Diagnosesystem der Coyali-Gruppe nur so weit in die Fahrzeugdaten ein, wie es die Garantie- und Datenschutzbestimmungen erlauben.

**Gibt es denn schon Erkenntnisse aus der Pannprävention, die Sie für Fliegl und Humbaer anbieten?**

Beide Unternehmen bieten den Pannenservice im Rahmen der Gewährleistung an. Noch sind die Fallzahlen nicht im signifikanten Bereich, sodass wir keine 100-prozentig belastbaren Aussagen treffen können oder auf alle Schadenbereiche verallgemeinern können. Besonders im Fokus stehen im ersten Schritt die Kühlaggregate, weil deren Dateninfrastruktur am einfachsten in einen Prozess einzubinden ist. Insbesondere für Humbaer ist das Angebot ein zusätzliches Verkaufsargument, denn die Kunden verlangen eine hohe Zuverlässigkeit und wollen Ausfälle am liebsten ganz ausschließen.

**Die digitale Pannprävention ist ja erst im Aufbau – weshalb die gelbe Flotte erst mal weiterhin tausendfach zur Pannenhilfe ausschärmen muss. Welche waren die Top-Pannursachen 2018?**

Stimmt, durch Prävention können wir die Zahl der Fälle verringern, aber sie vorerst nicht komplett verhindern. Auch 2018 hatten wir es bei den Pannursachen mit den Klassikern zu tun: Reifen, Motor und Bremsen. Rund

## DAS UNTERNEHMEN

- Der ADAC Truckservice bietet Pannenhilfe für Lkw, Trailer, Busse und leichte Nutzfahrzeuge an. Er unterhält ein Werkstattnetz mit mehr als 800 Standorten und mehr als 3.000 Pannenhelfern in Deutschland. Das Unternehmen aus Laichingen beschäftigt rund 70 Mitarbeiter. Sie wickeln in Deutschland jährlich rund 40.000 Pannenfälle ab.
- Über das Netzwerk Europe Net bietet der ADAC Truckservice Pannenhilfe in 39 europäischen Ländern an. Das Netzwerk wickelt jährlich 300.000 Pannenfälle ab. Gesellschafter des Netzwerks, das voriges Jahr 30 Jahre alt wurde, ist der ADAC Truckservice mit 99 Prozent. Dahinter stehen 40.000 Vertragswerkstätten von 13 Partnern in Europa.

65 Prozent aller Einsätze erfolgen aufgrund von Reifenschäden. Das Thema gewinnt immer im Sommer an Bedeutung, wenn die Temperaturen stark ansteigen. Perspektivisch können wir auch hier mit den Möglichkeiten der Digitalisierung ansetzen – wenn Flottenbetreiber zum Beispiel Reifen mit integrierten Aktivchips nutzen, die dem Fuhrparkleiter ständig Informationen über den Reifendruck liefern und uns einen Impuls geben, wenn akuter Handlungsbedarf besteht.

**Was kostet den ADAC-Truckservice-Kunden eigentlich der Reifenplatzer?**

Im Fall einer Reifenpanne fallen im Durchschnitt Kosten von 500 bis 600 Euro brutto an, hinzu kommen die Kosten für die Reifen. Bei der Pannenhilfe-Dienstleistung sind alle bei uns anfallenden organisatorischen Kosten abgedeckt. Reifen und Reparatur aber nicht. Dafür haben wir unser Komfortschutz-Paket.

**Und können Ihre Partner das Pannenfahrzeug immer an Ort und Stelle wieder flottmachen?**

Das ist die Prio eins. Das Fahrzeug muss wieder rollen. Abschleppen nur dann, wenn es technisch nicht anders geht oder die Gefahr für eine Reparatur an Ort und Stelle zu groß wäre. Haben wir es nicht nur mit einer Panne, sondern mit einem Unfall zu tun, ist jeder Fall anders gelagert. Dann erfolgt die Abstimmung nicht mehr nur mit dem Flottenbetreiber, sondern zusätzlich mit der Polizei und der Versicherung – je nach Art und Schwere des Unfalls. In diesem Fall greifen wir auf das Know-how derjenigen Servicepartner zurück, die über Kräne und andere schwere Geräte verfügen.

**Wie schnell sind Ihre Partner immer vor Ort?**

So schnell wie möglich – das ist der Anspruch. Es macht sich aber sehr wohl bemerkbar, dass sich immer weniger Menschen für eine Tätigkeit als Monteur entscheiden, der bei Wind und Wetter und teilweise schwierigen Verkehrsverhältnissen in Aktion treten muss. Eine Hürde ist sicherlich, dass die Monteure den Lkw-Führerschein und natürlich eine technische Ausbildung mitbringen müssen. Dadurch arbeiten viele Servicepartner an der Kapazitätsgrenze. Hinzu kommt, dass die Einsätze wegen der vielen Staus immer länger dauern. Deshalb ist es jeden Tag eine Herausforderung, schnell genug einen freien Servicepartner zu finden. Was vor fünf Jahren nach zwei Telefonaten erledigt war, braucht heute zehn Telefonate.

**Eine weitere Anforderung ist sicherlich die Sprachenvielfalt, die Sie beherrschen müssen, oder?**

Das Geschäft wird immer internationaler. Deshalb haben wir unser Service-Center personell verstärkt und in den vergangenen Monaten acht zusätzliche Service-Agents eingestellt. Die Anrufer sprechen immer seltener Deutsch und immer öfter Polnisch, Ungarisch, Tschechisch oder Bulgarisch. Wir stellen daher nur noch Agents ein, die neben Deutsch und Englisch mindestens eine dritte Sprache sprechen. In der Summe sprechen unsere Mitarbeiter ein Dutzend Sprachen, damit ist eine Verständigung garantiert, es gibt weniger Missverständnisse und damit eine erhöhte Prozesssicherheit.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: ADAC Truckservice



Pannprävention heißt Umdenken: Der neue ADAC-Truckservice-Chef Dirk Fröhlich spricht von einem Paradigmenwechsel.

# 2.000 Lkw als Ziel

Pilotprojekt in Hamburg gestartet – drei verschiedene Abbiegeassistenten im Praxistest

## 18 Fahrzeuge

SIND IM PRAXISTEST  
MIT DREI VERSCHIE-  
DENEN ABBIEGE-  
ASSISTENZSYSTEMEN  
UNTERWEGS

Der Hamburger Senat hat im März einen umfassenden Praxistest mit unterschiedlichen Abbiegeassistenzsystemen dreier Hersteller in 18 verschiedenen Lkw gestartet. Bis Ende 2020 sollen dann mehr als 2.000 Fahrzeuge über Abbiegeassistenten verfügen. „Wir müssen jetzt handeln“, sagte Hamburgs Innensenator Andy Grote bei der Vorstellung der Verkehrssicherheitsinitiative.

Damit will die Hansestadt Unfälle mit Radfahrern oder Fußgängern durch abbiegende Lkw weiter reduzieren. Erst vor wenigen Tagen hat in Hamburg ein Lkw einen Radfahrer beim Rechtsabbiegen überrollt und tödlich verletzt. „Das zeigt umso mehr, wie wichtig das Thema ist“, betont Hamburgs Verkehrsminister Michael Westhagemann.

Am Test beteiligen sich drei Senatsbehörden, fünf Bezirksämter, drei städtische Unternehmen, der Logistikdienstleister Dachser mit seiner Hamburger Niederlassung sowie die Speditionen Bursped und Zoder, beide ansässig in Hamburg. Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) hat die drei Gerätehersteller Bri-

gade Elektronik, Luis Technology und Wüllhorst Fahrzeugbau für das Projekt ausgewählt. Er finanziert den Praxistest und begleitet ihn federführend. Die Kosten der Pilotierung für Beschaffung und Einbau betragen rund 30.000 Euro.

Der Probetrieb ist auf sechs Monate angelegt. Nach jeweils zwei Monaten werden auf Basis einer Befragung Zwischenergebnisse ermittelt. „Wir wollen Erkenntnisse und Erfahrungen sammeln über Eignung und Funktionsfähigkeit, Betriebseigenschaften, Leistungsfähigkeit und vor allem Wirksamkeit“, betont Grote.

### Erkenntnisse sammeln

Erreichen die Systeme im Alltagsbetrieb mehr Verkehrssicherheit in Abbiegesituationen, wird entschieden, mit welchen Systemen die städtische Lkw-Flotte ausgerüstet wird. Die Kosten übernehmen dann die jeweiligen Behörden oder Unternehmen selbst. Die Förderung des Bundes von jährlich fünf Millionen

Euro ist für dieses Jahr aber schon überzeichnet. „Wir hoffen, dass diese Unterstützung noch mal erhöht wird, denn das ist ein wesentlicher Anreiz“, sagt Verkehrsminister Westhagemann. Der Zuspruch von Speditionen, die am Test teilnehmen möchten, sei aber auch so groß.

Hamburg setzt sich auf Bundes- und EU-Ebene für eine verbindliche Einführung von Abbiegesystemen für alle Lkw ein. „Wir wollen eine Initialwirkung erreichen und eine Wissensbasis schaffen, damit auch private Transportunternehmen ihre Lkw damit ausstatten – auch ohne gesetzliche Verpflichtung“, sagt der Innensenator. Denn leider werde das entsprechende Gesetzgebungspaket nicht mehr in dieser Legislaturperiode, also vor den Wahlen zum EU-Parlament, beschlossen, bedauert Grote. „Wir brauchen auch eine internationale Zulassung für die Assistenzsysteme“, ergänzt der Verkehrsminister. Schließlich seien ausländische Fahrzeuge ebenso in deutschen Städten unterwegs.

Text und Foto: Nicole de Jong



Im Spiegel nicht zu sehen, aber im Monitor des Abbiegeassistenten: Eine Person befindet sich rechts vom Fahrzeug im Toten Winkel.

## Erste Systeme mit ABE

Zwei Abbiegeassistenten sind förderfähig – Europa geht bei Ausrüstungspflicht voran

Mittlerweile haben zwei Abbiegeassistenzsysteme die Allgemeine Betriebslaubnis (ABE) durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilt bekommen. Es handelt sich um die Systeme der Hamburger Firma Luis Technology und des in Selm ansässigen Unternehmens Wüllhorst Fahrzeugbau. Somit sind diese beiden Nachrüstsysteme als erste nach den Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) förderfähig.

Dieses neue Förderprogramm löst übrigens als spezielle Regelung die Förderung von Abbiegeassistenzsystemen nach dem De-minimis-Programm ab. Auch weitere Hersteller haben laut BMVI bereits einen Antrag auf Erteilung der ABE eingereicht oder stehen unmittelbar davor. Obwohl die zu Jahresbeginn gestartete Förderung von Abbiegesystemen in Höhe von fünf Millionen Euro bereits gebunden war, konnte seither noch kein Hersteller von Nachrüstsystemen den für die Förderfähigkeit notwendigen Nachweis liefern.

Der Fahrzeugbauer Wüllhorst entwickelte sein Abbiegeassistenzsystem gemeinsam mit dem technischen Leiter von Edeka Süd-

bayern, Anton Klott. Dieser Assistent zeigt zusätzlich zur Videoaufnahme den Abstand des erfassten Objekts zum Fahrzeug digital am Bildschirm an. Eine mögliche Ergänzung, bei der zusätzlich die Seitenmarkierungsleuchten blinken, warnt auch den Fußgänger oder Radfahrer rechtzeitig.

Das kamera- und softwarebasierte Abbiegeassistenzsystem „Turn detect“ von Luis unterscheidet sich nach Angaben des Herstellers dadurch von anderen Systemen, dass es erkennt, ob es sich um stehende oder sich bewegendes Objekt handelt, die sich im

Toten Winkel befinden. Es filtert dadurch beispielsweise parkende Autos oder Ampelmasten heraus und schützt so den Fahrer vor Abstumpfung durch häufige Fehlalarme.

Mit Blick auf eine EU-weite Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften gibt es nun auch Fortschritte. Laut BMVI hat sich die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) einstimmig für verbindliche Anforderungen an Abbiegeassistenten für eine durch die EU umzusetzende Ausrüstungspflicht ausgesprochen.

Text: Andrea Ertl | Logo: BMVI



**Ford Transit Gewerbewochen**

# Freie Fahrt für Ihr Business.

**Ford Transit Custom**  
Modernes Design, praktischer Innenraum, innovative Technologien und Motoren, auf die Sie sich verlassen können. Das alles zu extrem günstigen Konditionen dank Ford Lease Full-Service.

Mehr Informationen unter [ford.de/gewerbewochen](http://ford.de/gewerbewochen)

€ **199,-** <sup>1,2</sup> netto  
(**236,81** brutto)

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

**Eine Idee weiter**

<sup>1</sup> Ford Lease ist ein Angebot der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, für Gewerbekunden (ausgeschlossen sind Großkunden mit Ford Rahmenabkommen sowie gewerbliche Sonderabnehmer wie z. B. Taxi, Fahrschulen, Behörden). Das Ford Lease Full-Service-Paket ist optional erhältlich und in der Ford Lease Full-Service-Rate berücksichtigt. Eingeschlossen sind Wartungs- und Inspektionsarbeiten sowie anfallende Verschleißreparaturen in vereinbartem Umfang und ohne Leasing-Sonderzahlung. Bei weiteren Fragen zu Details und Ausschlüssen zu allen Services wenden Sie sich bitte an Ihren Ford Partner. Nur erhältlich im Rahmen eines Ford Lease-Vertrages. <sup>2</sup> Z. B. der Ford Transit Custom Kastenwagen LKW Citylight 260 L1, 2,0-l-TDCi Ford Eco-Blue-Motor mit 77 kW (105 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, ohne Leasing-Sonderzahlung, bei 48 Monaten Laufzeit und 40.000 km Gesamtlauflistung. Leasingrate auf Basis einer UPE von € 23.390,- netto (€ 27.834,10 brutto), zzgl. Überführungskosten. Die Rate enthält das Ford Lease Full-Service-Paket zum Preis von € 12,41 netto (€ 14,77 brutto) monatlich. Details bei allen teilnehmenden Ford Partnern.

# Ausgeruhte Fahrer nötig

Europaweit mangelt es an Lkw-Parkplätzen – Ausstattung lässt oft zu wünschen übrig



Folgenreiche Rast auf dem Seitenstreifen der A8 bei Dornstadt: Ein Transporter prallt auf den Lkw, der dort parkt.

Stellungnahmen gegen den Ausbau der Tank- und Rastanlage Wunnenstein-West sind noch nicht eingegangen, teilt eine Sprecherin des Regierungspräsidiums (RP) Stuttgart auf Anfrage von trans aktuell mit. Doch in der benachbarten Gemeinde Ilsfeld regt sich Widerstand, denn die Erweiterung soll zu nah an ein Neubaugebiet

heranreichen. Aktuell gibt es an der Tank- und Rastanlage 35 Lkw-Parkstände – künftig sollen es 145 sein. Belegungserhebungen im Jahr 2008 und 2013 hätten laut Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ergeben, dass hier an der A81 von Würzburg nach Stuttgart zwischen Ilsfeld und Mundelsheim nachts bis zu 100 Lkw abgestellt waren.

Die Gesamtkosten für das Projekt beziffert das RP aktuell auf rund elf Millionen Euro, Kostenträger ist der Bund. Mit einem Planfeststellungsbeschluss sei Ende 2019 zu rechnen, wann Baubeginn ist, stehe noch nicht fest.

Insgesamt zeigt sich das BMVI engagiert in Sachen Lkw-Parkplätze: Seit 2008 hat demnach die Bundesregierung rund 16.600 zu-

sätzliche Lkw-Parkmöglichkeiten geschaffen und dafür mehr als eine Milliarde Euro investiert. Insgesamt 49.000 Parkplätze gibt es zurzeit auf den Rastanlagen entlang der Bundesautobahn, für die Schaffung weiterer Parkplätze stehen im Haushaltsjahr 2019 rund 110 Millionen Euro zur Verfügung. Ziel sei, dass die Fahrer ihre Fahrt sicher und erholt fortsetzen.

Doch der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) gibt zu bedenken, dass Fahrer sich oft gar nicht erholen könnten, weil Lkw-Parkplätze meist so gebaut seien, dass das Fahrerhaus zur Fahrbahn zeige. Und so fordert der Verband Parkplätze mit Lärmwänden. Bundesweit fehlen nach Einschätzung des BGL mindestens 30.000 Parkplätze für Lkw. Dieser Mangel werde zunehmend zum Sicherheitsrisiko, denn die Lkw würden in den Ein- und Ausfahrten von Rastplätzen oder auf dem Seitenstreifen der Autobahn abgestellt.

Was dann passieren kann, zeigt ein Unfall auf der A8 bei Dornstadt im März dieses Jahres. Ein Lkw-Fahrer nutzte hier laut Ulmer Südwest Presse den Standstreifen, um seine Ruhezeit zu absolvieren. Doch ein Kleintransporter mit Anhänger geriet auf den Standstreifen, krachte in den Lkw, schleuderte wieder zurück auf den Fahrfahrbahn, wo ein weiterer Lkw in das verunfallte Fahrzeug fuhr. Grausame Bilanz: Zwei Schwer- und ein Leichtverletzter.

Um solche Unfälle zu vermeiden, drückt sogar das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ein Auge zu: Lkw-Fahrer, die wegen der schlechten Parkplatzsituation von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen müssten, würden ausnahmsweise durch

die Kontrollbeschäftigten nicht geahndet, sofern es sich nicht um ein regelmäßiges Vorkommnis handle, informiert das BAG auf Anfrage. Voraussetzung sei, dass dies durch den Fahrer nachvollziehbar protokolliert ist.

Abgesehen vom zahlenmäßigen Mangel an Lkw-Stellplätzen ist auch die oft mangelnde Sicherheit auf Parkplätzen Gegenstand von Diskussionen. Im vergangenen Jahr bezifferte die Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik, an der mehrere Branchenverbände mitarbeiten, den Schaden durch Ladungsdiebstahl auf jährlich 1,3 Milliarden Euro – von den Kosten für Reparatur, Konventionalstrafen und Umsatzeinbußen in Höhe von weiteren 900 Millionen Euro ganz zu schweigen. Insgesamt stehlen Kriminelle jährlich Ladungen aus nahezu 26.000 Lkw.

Europaweit beziffert die Europäische Kommission die Verluste durch Ladungsdiebstähle auf mehr als 8,2 Milliarden Euro pro Jahr und unterstützt künftig sichere Lkw-Stellplätze mit 45 Millionen Euro. Laut einer Studie fehlen in der EU rund 400.000 sichere Lkw-Parkplätze, woraufhin eine Expertengruppe die Umsetzung eines Mindeststandards in Bezug auf Sicherheit und Ausstattung erarbeitete. Bei der Entwicklung des Anforderungskatalogs der „Safe and Secure Truck Park Area“ (SSTPA) wirkten auch Experten der Sachverständigenorganisation Dekra mit. Mitglieder der European Secure Parking Organisation (Esporg) verbessern dieses EU-Label weiter. Umgesetzt wurde der Standard SSTPA aber bisher nur auf Parkplätzen in Südf Frankreich, Spanien und Rumänien.

Text: Andrea Ertl | Foto: Ralf Zwiebler



**FIA European Truck Racing Championship**  
nuerburgring.fiaetr.com

## 34. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

- FIA European Truck Racing Championship
- ADAC Mittelrhein Cup
- IDM Superbike 1000



19. – 21. JULI 2019  
**INTERNATIONALER ADAC TRUCK GRAND-PRIX**  
NÜRBURGRING





### TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

## NÜRBURGRING

19. – 21. JULI 2019





truckgrandprix





## KRAVAG TRUCK PARKING-APP

- Die Kravag, ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe, will ab Mai Lkw-Fahrer mit ihrer neuen Kravag Truck Parking-App beim Suchen und Finden von geeigneten Parkplätzen unterstützen. Fahrer können darin Parkplätze bewerten, freigeschaltete Kollegen in ihrer Nähe finden oder sich rechtzeitig vor der nächsten Ruhepause ihre Lieblingsparkplätze anzeigen lassen.
- Eine besondere Funktion innerhalb der App, die nur Kravag-Kunden und deren Fahrern zur Verfügung steht, bietet dann ab Sommer dieses Jahres die Möglichkeit, deutschlandweit Parkplätze in einem gerade im Aufbau befindlichen Kravag-Netzwerk zu buchen. Dafür bieten andere Mitgliedsunternehmen auf deren Firmengelände ihre Parkplätze an. „Diese sind nicht gesichert wie Fort Knox, verfügen aber über sanitäre Anlagen für die Fahrer und Sicherheitseinrichtungen wie Umzäunung, ein Hoftor oder auch Kameraüberwachung und eine Beleuchtung“, informiert das Kravag-Team. Bucht ein Transportunternehmen einen Parkplatz, kostet dies voraussichtlich sieben Euro pro Nacht – rund fünf Euro davon landen beim Parkplatzbetreiber. Zurzeit befindet sich das App-Zusatzangebot im Pilotbetrieb mit fünf größeren Unternehmen.

# 5G ist im Kommen

Auktion der Bundesnetzagentur läuft – vom Ablauf über die Technik bis hin zu den Möglichkeiten



## DIE AUFLAGEN

Die Bundesnetzagentur stellt folgende Anforderungen an die künftigen Netzbetreiber:

- Mindestens 98 Prozent der Haushalte sollen bis 2022 mobiles Internet mit mindestens 100 Megabit pro Sekunde (Mbit/s) bekommen
- An den Autobahnen soll es einen 5G-Empfang mit Minimum 100 Mbit/s geben, die Verzögerung beim Zugriff (Latenz) darf dabei höchstens zehn Millisekunden betragen
- Gleiches gilt für alle Bahnsteige mit mehr als 2.000 Fahrgästen am Tag
- Des Weiteren soll es bis dahin mindestens 1.000 Basisstationen für 5G geben
- Für bislang schlecht versorgte Gebiete sollen nochmals 500 Basisstationen entstehen, wobei allerdings eine Versorgung mit 4G ausreicht

Am 19. März um zehn Uhr fiel der Startschuss. Seitdem versteigert die Bundesnetzagentur 41 sogenannte Blöcke von Frequenzen in mehreren Runden. Neben den drei Netzbetreibern Deutsche Telekom, Vodafone und Telefónica gehört auch 1 & 1 Drillisch zu den Bietern. Der Erlös soll zwischen drei und fünf Milliarden Euro liegen. Das Geld geht an den Bund, der es für den Digitalausbau nutzen will.

Nicht zuletzt die Industrie, darunter auch die Logistik, setzt große Hoffnungen in die neue Technologie. „Der im Mai 2018 zugesicherte 100-Megahertz-Block muss der Industrie ohne Verzögerung vollumfänglich zur Verfügung stehen“, heißt es etwa in einer gemeinsamen Mitteilung von vier großen Industrieverbänden vom Beginn dieses Jahres. Unterzeichner waren der Verband der Chemischen Industrie (VCI), der Verband der Automobilindustrie (VDA), der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) und der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI).

In der Transportlogistik liegen die Vorteile auf der Hand. So wurde bereits Ende 2016 die 5G Automotive Association (5GAA) gegründet – ein Zusam-

menschluss von Telekom- und Automobilkonzernen, dem mittlerweile mehr als 80 Unternehmen angehören. Im Fokus stehen dabei das automatisierte Fahren sowie der ortsunabhängige Zugang zu Diensten und intelligente Verkehrslösungen.

Ganz glatt lief es allerdings auch diesmal nicht ab. Die drei Netzbetreiber Telekom, Vodafone und Telefónica sowie der Mobilfunk-Serviceprovider Mobilcom/Freenet waren zuvor mit ihren Eilanträgen gegen die Versteigerung der 5G-Mobilfunkfrequenzen gescheitert. Die vier hatten gegen die Frequenznutzungs- und Versteigerungsbedingungen der Bundesnetzagentur geklagt. Das Verwaltungsgericht Köln sah das anders, sodass die Versteigerung nun über die Bühne gehen kann.

Stein des Anstoßes war vor allem die Auflage, dass bis Ende 2022 mindestens 98 Prozent der Haushalte, alle Autobahnen, die wichtigsten Bundesstraßen sowie die wichtigsten Schienenwege mit schnellen Datenverbindungen versorgt sein müssen (siehe: „Die Auflagen“). Mobilcom/Freenet sah sich wiederum schlechtergestellt als die drei Wettbewerber und zog sich aus dem Bieterverfahren zurück. Mit von der Partie ist nun stattdessen der Telekommunikationsanbieter

## DIE 5G-FREQUENZEN

- Unter den Hammer kommt bei der 5G-Auktion eine Frequenzbandbreite von 420 MHz, die den Providern nach Ende der Auktion zugeteilt wird
- Bei 2 GHz handelt es sich um Blöcke, die aus jeweils zweimal 5 MHz bestehen
- Die Blöcke nutzen die „Frequency Division Duplex“-Technik (FDD), also eine via Frequenz getrennte Duplexübertragung
- Der Up- und Download funktioniert gleichzeitig über jeweils einen anderen Kanal
- Bei 3,6 GHz gibt es 10 MHz, die mittels Time Division Duplex (TDD) genutzt werden können
- Bei dieser „zeitversetzten Duplexübertragung“ wird fürs Hoch- und Herunterladen dieselbe Frequenz genutzt, nur eben zeitversetzt
- 5G ist etwa hundertmal schneller als 4G, die Funkreichweite ist allerdings deutlich geringer

1 & 1 Drillisch, der bislang noch über kein eigenes Netz verfügt. Das Unternehmen scheint es damit wirklich ernst zu meinen und preschte gleich zu Beginn mit hohen Geboten vor.

Text: Carsten Nallinger |  
Foto: Deutsche Telekom

## VERSTEIGERUNG

- Am 19. März hat die Bundesnetzagentur die 5G-Frequenzauktion gestartet
- Insgesamt werden 420 MHz aus den Bereichen 2 GHz und 3,6 GHz versteigert, aufgeteilt in 41 Spektren
- Als Bieter zugelassen sind Deutsche Telekom, Telefónica, Vodafone und erstmals 1 & 1 Drillisch
- Experten zufolge kann sich die Auktion zwischen drei und sechs Wochen hinziehen
- Der Erlös soll zwischen drei und fünf Milliarden Euro liegen
- Zum Vergleich: Bei der UMTS-Versteigerung (3G) im Jahr 2010 ging die Auktion über sechs Wochen und 224 Runden und spülte rund 50 Milliarden Euro in die Staatskasse

## 5G-TESTS IN DER PRAXIS

- Dekra und die Deutsche Telekom haben die Teststrecke Lausitzring der Prüfgesellschaft mit 5G ausgestattet, um intelligente Mobilität zu testen
- Im Hamburger Hafen testen die Deutsche Telekom, Nokia und die Hamburg Port Authority (HPA) 5G-Anwendungen im industriellen Umfeld
- Auf dem „Digitalen Testfeld Autobahn“ auf der A9 zwischen Nürnberg-Feucht und Greding erproben Deutsche Telekom, Telefónica und Vodafone in Zusammenarbeit mit Ericsson, dem 5G Lab Germany der TU Dresden sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Bundesnetzagentur (BNetzA) die Technologie
- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie die Bayerische Straßenbauverwaltung (Autobahndirektion Nordbayern) unterstützen das Projekt

## DREI 5G-AUSPRÄGUNGEN

### 5G für ultraschnelles mobiles Breitband

Hier geht es um die steigende Anzahl von Nutzern sowie die allgemein steigenden Datenmengen, etwa durch 4K-Videos. Aber auch (logistische) Anwendungen auf dem Gebiet der virtuellen oder erweiterten Realität (Virtual und Augmented Reality) sind so darstellbar.

### 5G für Maschinenkommunikation (M2M)

Bei der Machine-to-Machine-Kommunikation (M2M) geht es nur um kleine Datenmengen. Dafür rechnen Experten mit einer rasant steigenden Zahl der vernetzten Geräte. Entscheidend ist hier ein möglichst geringer Energiebedarf.

### 5G als Hochzuverlässigkeitsnetz

Beim vernetzten beziehungsweise autonomen Fahren müssen Informationen zuverlässig und quasi in Echtzeit übermittelt werden. Dabei kommt die kurze Latenzzeit (eine Millisekunde) der 5G-Technologie zum Tragen.

**Von A nach B mit D!**

DEKRA  
Dekra-zertifiziert

80% leichtere Kette =  
100% glückliche Fahrer!

Mit der textilen Zurrkette **DoNova® PowerLash** ist das Sichern schwerer Lasten das reinste Vergnügen!

Die leichte Kette ist stark wie Stahl, verschleißfest, kinderleicht im Handling und schonend zur Ladung!

Heben und Transportieren – seit über 85 Jahren wird's sicher mit **D** wie Dolezych.

**Dolezych**  
einfach sicher

www.donova.info

# Freie Fahrt für

Spediteur Klemens Große-Vehne und Dekra-Geschäftsführer Jann Fehlaue

## DIE PERSONEN

- Klemens Große-Vehne (75) ist Gründer der Große-Vehne-Gruppe, die mehr als 1.000 eigene Lkw im Rahmen von System- und Automobilverkehren einsetzt. Seit zehn Jahren lenkt sein Sohn René Große-Vehne die Geschicke der GV-Trucknet-Kooperation. Klemens Große-Vehne war im Lauf seiner Karriere Vorsitzender der Dekra-Automobilsparte und Vorstand des Trailerherstellers Kögel. Heute führt er das auf Vermietung spezialisierte Unternehmen KGV Fuhrparkservice.
- Jann Fehlaue (53) ist seit Juni 2018 Geschäftsführer bei Dekra Automobil und verantwortlich für die Dienstleistungsentwicklung. Zuvor war er bei Dekra Bereichsleiter Fahrzeugprüfwesen und Leiter der Niederlassung in Braunschweig. Fehlaue begann seine Karriere als Prüflingenieur bei Dekra 1994.

**trans aktuell: Meine Herren, die 9. Änderungsverordnung bringt für den Lang-Lkw-Einsatz einige Neuerungen. Der verlängerte Sattelzug bekommt freie Fahrt in Baden-Württemberg und darf künftig acht Zentimeter länger sein. Ist das der Durchbruch für dieses Fahrzeug?**

**Große-Vehne:** Wir erkennen an, dass die Einsatzbedingungen für den 15-Meter-Auflieger weiter verbessert werden. Damit er sich aber wirklich durchsetzen und seinen unbestrittenen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, braucht es noch deutlich mehr Weichenstellungen. Mir ist keine Maßnahme bekannt, mit der wir in der Bundesrepublik mit null Aufwand eine ähnlich hohe CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen können. Der 15-Meter-Trailer ist ein echter CO<sub>2</sub>-Killer. Um dieses Potenzial zu heben, darf er nicht den gleichen Restriktionen wie der 25-Meter-Lang-Lkw unterliegen. Dann ergibt dieses Fahrzeugkonzept keinen Sinn mehr.

**Welche Weichenstellungen sind Ihrer Ansicht nach erforderlich?**

**Große-Vehne:** Für den verlängerten Auflieger sollten die gleichen Bedingungen wie für einen Standardauflieger gelten. Es gibt keinen Grund, ihn anders zu behandeln als einen Gliederzug mit 18,75 Metern, einen Autotransporter mit 20,75 Metern oder einen Sattelaufleger mit Mitnahmestapler, der in etwa auf die gleiche Länge kommt. Ragt bei einem

Standardauflieger die Ladung um 1,5 Meter nach hinten raus, hat auch niemand ein Problem damit. Für diese Fahrzeugtypen gibt es im Gegensatz zum Lang-Lkw-Typ 1 keinerlei Einschränkungen, was Fahrer, Fahrzeug oder Zulassung angeht.

**Fehlaue:** Dekra steht für Sicherheit. Wir begrüßen daher die Auflagen bei der Ausstattung mit Sicherheitssystemen, darunter die Pflicht zum Einbau eines Abbiegeassistenten. Hier muss aber eine Übergangszeit gewahrt bleiben, damit Speditionen die Ausrüstung im Rahmen ihrer üblichen Flottenerneuerung vornehmen können. Allerdings müssen Sicherheit, Ökologie und Ökonomie Hand in Hand gehen, auch beim Einsatz des verlängerten Aufliegers. Daher hat sich Dekra für weitere Anpassungen beim Lang-Lkw-Einsatz im Rahmen der 9. Änderungsverordnung stark gemacht.

**Wo sehen Sie Korrekturbedarf?**

**Fehlaue:** Es geht um verschiedene Punkte, die im Verordnungstext praxisingerechter formuliert werden sollten. Zu nennen wären die mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten als zusätzliche Anforderung, der neuerdings vorgeschriebene Einsatz von Abbiegesystemen, die geforderte Berufserfahrung der Lang-Lkw-Fahrer und die Übereinstimmungsbescheinigung. Aus ihr geht hervor, welche Fahrzeugkombinationen miteinander zum Einsatz kommen dürfen.



Wir tun alles, um die Sicherheit zu erhöhen, so Spediteur Große-Vehne (l.) und Dekra-Geschäftsführer Fehlaue.

**Am besten gehen wir Punkt für Punkt durch. Was müsste etwa beim Einsatz von Seitenmarkierungsleuchten in der Verordnung geändert werden?**

**Fehlaue:** Zunächst begrüßen wir die Aufnahme weiterer Anforderungen an die Fahrzeuge im Sinne der Verkehrssicherheit. Allerdings ist zu bedenken, dass gemäß ECE-R48 für Nutzfahrzeuge (Klassen N2 und N3) mit mehr als neun Meter Länge sowie Anhänger (Klassen O3 und O4) schon seit Oktober 2015 drei zusätzliche seitliche Fahrtrichtungsanzeiger vorgeschrieben sind. Alternativ können statt dieser auch die bereits verbauten Seitenmarkierungsleuchten blinken.

Die Forderung nach verpflichtend mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten führt mitunter zum Einbau einer Schaltung, die unnötig wäre.

**Dekra ist einer der Sicherheitspartner der Aktion Abbiegeassistent des Bundesverkehrsministeriums. Da müsste das Ministerium bei Ihnen doch offene Türen einrennen, was den nächsten Punkt angeht: den verpflichtenden Einbau von Abbiegesystemen.**

**Fehlaue:** Das ist richtig, und als Prüforganisation müssen wir dafür Sorge tragen, dass die verbauten Systeme auch einwandfrei funktionieren, weshalb wir eine

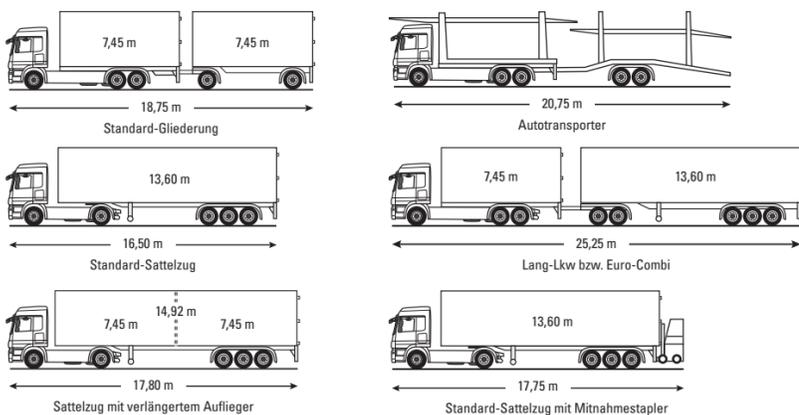
unabhängige Überprüfung der Systeme fordern.

**Große-Vehne:** Wir tun alles, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, dazu gehört der Einbau des Abbiegeassistenten. Was wir dafür allerdings benötigen, ist eine Übergangsfrist von fünf Jahren, bis wir unseren gesamten Fuhrpark damit ausgerüstet haben. Gehen wir mal davon aus, dass 400 Sattelzugmaschinen in unserem Fuhrpark auf zehn verlängerte Auflieger kommen. Dann würde die Ausrüstung dieser Zugmaschinen sehr viel Geld verschlingen.

**Wie viel?**

**Große-Vehne:** Etwa 660.000 Euro. Das zahlt kein Spediteur aus

## LKW-LÄNGEN IM VERGLEICH



## 24 Tonnen Nutzlast auf 24 Me

## Näher dran.



Moderation: Alexandra von Lingen

eurotransport TV

### Neu im WebTV

Mit eurotransport TV sind Sie näher dran an aktuellen Entwicklungen, den Zukunftstechnologien und allem, was Logistik und Speditionen bewegt.

Seit 7. März 2019 unter [eurotransport.de/tv](http://eurotransport.de/tv)

Der Lang-Lkw ist für die Elflein Spedition ein alter Hut. Drei Varianten hat das Unternehmen aus Bamberg seit Jahr und Tag im Einsatz. Aktuell sind es 25 Mal die Typen 2 und 3, die es jeweils auf 25,25 Meter Länge bringen, und 22 Mal Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger), der 17,80 Meter misst. So richtig glücklich ist Geschäftsführer Rüdiger Elflein aber erst mit seinem jüngsten Lang-Lkw-Zugang, der seit einigen Monaten zwischen den Daimler-Werken Ludwigsfelde und Sindelfingen pendelt.

„Das ist für mich der Lang-Lkw der Zukunft“, so der Unternehmer im Gespräch mit trans aktuell. Der Lang-Lkw der Zukunft entspricht Lang-Lkw-Typ 5, der in ähnlicher Form bereits für Luftfrachtspektionen unterwegs ist. Die Kombination setzt sich aus dreiachsigen Lkw-Chassis mit Aufbau und Zentralachsanhänger zusammen und kommt auf 24 Meter Länge. Der Motorwagen fasst 23, der Anhänger 25 Europaletten. Die beiden Transportgefäße zusammen bringen es auf 20,80 Meter. Das sind 0,5 Lademeter weniger als bei der 25-Meter-Variante zur Verfügung stehen.



„Die Vorteile machen diese Einschränkung aber locker wieder wett“, sagt Elflein. Die Kombination kommt nicht nur ohne Dolly-Achse aus. Gegenüber der gängigen 25-Meter-Variante des Typs 3 spart sie sogar drei Achsen ein. „Mit nur fünf Achsen haben wir gegenüber den Lang-Lkw-Typen 2 und 3 eine Verbrauchersparnis von 10 bis 15 Prozent“, sagt Elflein. Weniger Achsen bedeuten auch weniger Wartungsaufwand. „Hinzu kommt: Das Fahrzeug fährt sich wie ein konventioneller Gliederzug, bewältigt den BO-Kraft-

Mit freundlicher Unterstützung von:



# den CO<sub>2</sub>-Killer

ehlauer fordern Vereinfachungen für den verlängerten Sattelaufleger



Beim Einbau von Abbiegesystemen brauche man aber eine Übergangsfrist.

der Portokasse. Diese Investition in Zusammenhang mit nur zehn Trailern wäre unverhältnismäßig. Hinzu kommt: Bei Großverladern sind Traileryards heute gang und gäbe. Wir stellen die Auflieger ab und haben keinen Einfluss darauf, welche Zugmaschinen welcher Unternehmer sie ins Werk fahren. Dieser Punkt ist bei den Forderungen nach mehr Sicherheit nicht berücksichtigt.

Dann könnte man mit dem gleichen Argument gegen den verpflichtenden Einsatz der Heckkamera argumentieren ...

**Große-Vehne:** Auch ihr Einsatz ergibt beim 15-Meter-Trailer keinen Sinn. Das Unterneh-

merfahrzeug, das den Trailer ins Werk zieht, hat im Zweifelsfall keinen Monitor im Cockpit – oder aber ein anderes, nicht kompatibles System. Eine Heckkamera an jedem unserer mehr als 1.000 Lkw und Auflieger beziehungsweise Lafetten würde uns in Summe 2,3 Millionen Euro kosten. Wir können über alles reden, die Maßnahmen müssen aber wirtschaftlich vertretbar sein und in einem gesunden Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.

**Käme als nächstes die in der Verordnung geforderte Fahrpraxis von fünf Jahren für Fahrer von Lang-Lkw. Warum sollte der Bund sie beim Lang-Lkw-Typ 1 aufweichen?**

**Große-Vehne:** 2006 hat Kögel einen Feldversuch mit 300 verlängerten Aufliegern initiiert, die mit Ausnahmegenehmigungen in allen 16 Bundesländern freie Fahrt hatten. Ich schätze, dass 290 dieser Big-Maxx-Fahrzeuge noch unterwegs sind. Die RWTH Aachen begleitete den Versuch damals. Sie konnte keinerlei Mängel, sondern nur Vorteile erkennen. Da diese Fahrzeuge nicht den Lang-Lkw-Restriktionen unterworfen sind, dürfen unsere Auszubildenden sie im dritten Lehrjahr in Baden-Württemberg fahren.

**Das heißt?**

**Große-Vehne:** Dass sie nach der Lehre zwar weiterhin den Big-Maxx, nicht aber den später auf den Markt gebrachten Euro-Trailer mit gleicher Länge fahren dürfen. Dafür sind in der Verordnung fünf Jahre Fahrpraxis vorgeschrieben, dieser Passus muss raus. Aktuell haben wir 90 Berufskraftfahrer-Azubis in unserer Gruppe, die alle einen tollen Job machen, 80 bis 90 Prozent übrigens mit Migrationshintergrund. Warum sollten wir ihnen nach der Lehre dieses innovative Fahrzeugkonzept vorenthalten?

**Damit es für Fahrer und Disponenten einfacher wird, fordern Sie auch Anpassungen bei der Übereinstimmungserklärung. Was hat es damit auf sich?**

**Große-Vehne:** Bestelle ich heute 20 verlängerte Auflieger, brauche ich einen Sachverständigen, der für jeden einzelnen Auflieger ein Gesamtzuggutachten macht. Es hält fest, welcher Auflieger von welcher Zugmaschine gezogen werden darf. Das widerspricht der speditionellen Praxis, wonach Lkw und Auflieger im Sinne einer höheren Produktivität häufig getauscht werden.

**Fehlauer:** Weil die bestehende Regelung nicht praktikabel ist, fordern wir, dass ein Auflieger nicht mehr nur von der jeweils eingetragenen Zugmaschine, sondern von verschiedenen Zugmaschi-

nen gezogen werden darf. Wir schlagen vor, im Gutachten für den verlängerten Sattelaufleger zu definieren, welche Maße und Sicherheitskriterien die Zugmaschine grundsätzlich erfüllen muss. Dann können alle Zugmaschinen, die diese Kriterien erfüllen, mit dem Sattelaufleger gekoppelt und im Straßenverkehr eingesetzt werden.

**Wer würde in der Praxis kontrollieren, dass beide Einheiten zusammenpassen?**

**Fehlauer:** Der Fahrzeugführer wäre für die richtige Zuordnung von Zugfahrzeug und Sattelaufleger verantwortlich. Er müsste das Gutachten im Fahrzeug mitführen und bei Kontrollen vorzeigen. Der Austausch der Einzelfahrzeuge untereinander wäre einfacher möglich. Das würde die logistischen Abläufe verbessern – ohne Abstriche bei der Verkehrssicherheit. Eine ähnliche Regelung haben wir heute in der Straßenverkehrsordnung schon für Anhängergespanne bis 3,5 Tonnen und 100 km/h.

**Große-Vehne:** Noch einfacher wäre alles, wenn wir für das Fahrzeugmuster eine allgemeine Betriebslaubnis hätten. Bei typgenehmigten Aufliegern wäre die Übereinstimmung mit den Lang-Lkw-Anforderungen dann gegeben, und wir könnten auf weitere Dokumentationen verzichten.

**Der verlängerte Auflieger darf neuerdings acht Zentimeter länger sein. Welche Vorteile bringt dieser zusätzliche Spielraum in der Praxis?**

**Große-Vehne:** Die Erhöhung auf 17,88 Meter Fahrzeuglänge erleichtert es, zwei Wechselbehälter mit jeweils 7,45 Meter Länge auf dem Trailer zu befördern. Das bringt Vorteile beim Einsatz für Hub- und Systemverkehre sowie im Kombinierten Verkehr.

**Wobei die Kombi-Terminals die Standardvariante des Langsattels zwar verladen können, über das Fahrzeug aber nicht glücklich sind. Wird ein solcher Trailer vorher nicht angemeldet, bringt er die Prozesse am Terminal durcheinander, heißt es.**

**Große-Vehne:** Da erwarte ich von der Bahn mehr Flexibilität und Innovationskraft. Unsere Firmengruppe fährt täglich einen Kompletzug mit 30 Sattelauliegern von Stuttgart nach Bremen. Wir sind Bahn-Freunde. Wenn die Bahn uns die Möglichkeiten gibt, fahren wir noch mehr Güter auf der Schiene. Der Lkw wird gern als Feind der Bahn hingestellt, das trifft aber nicht zu. Nur gemeinsam können wir das Transportproblem lösen.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Thomas Küppers, Kögel



1,3 Meter länger als ein Standardtrailer: Hier eine bahnfähige Variante für die Kolbe Spedition.

## Der Lang-Lkw der Zukunft

tern – Elflein Spedition und Kotschenreuther Fahrzeugbau bringen für Daimler ein neues Konzept auf die Straße



Kreis problemlos, und auch die Parkplatzsuche gestaltet sich einfacher“, erklärt Marco Mirwald, der die zentrale Technik bei der Elflein Spedition leitet und damit auch für die Lang-Lkw-Flotte zuständig ist.

16 Tonnen Eigengewicht

Der Clou an dem Fahrzeug, das Elflein mit dem ebenfalls in Oberfranken angesiedelten Fahrzeugbauer Kotschenreuther entwickelt hat, aber ist die Nutzlast:

Der Lkw bringt dank Leichtbau und Verzicht auf weitere Achsen nur 16 Tonnen auf die Waage, kann also 24 Tonnen Ladung aufnehmen – und damit sechs mehr als ein 25-Meter-Lang-Lkw. „Das Fahrzeug ist komplett durchoptimiert“, sagt Elflein.

Fast ein Jahr habe man überlegt, wie sich die Daimler-Anforderungen auf der Achse von Brandenburg nach Baden-Württemberg realisieren lassen würden. Zunächst führte Elflein Gespräche mit einem niederländischen Trailerhersteller. Daher liefen die Planungen unter dem Code-Namen „Fliegender Holländer“. Die Motivation des Herstellers, das Fahrzeug auf die Straße zu bringen, sei am Ende aber nicht mehr so hoch gewesen, schildert Elflein, weshalb er sich an Kotschenreuther wandte und aus dem „Fliegenden Holländer“ ein „Rasender Frankenwälder“ wurde.

Dass die Tochter des Fahrzeugbauers, die das Key Account Management bei Elflein leitet, ebenfalls von dem Konzept überzeugt ist, steht außer Frage. „Wenn wir weitere Einsatzmöglichkeiten sehen, werden wir weitere Fahrzeuge dieses Typs in unseren

Fuhrpark aufnehmen“, sagt Stefanie Kotschenreuther. Die anfangs hohe Nachfrage nach Lang-Lkw-Transporten sei aber etwas zurückgegangen. „Teilweise scheitert der Einsatz an der Ladesituation bei den Kunden, teils an der nicht freigegebenen letzten Meile“, sagt sie.

Begrüßen würden es die Verantwortlichen bei der Elflein Spedition auch, wenn der Gesetzgeber Möglichkeiten für den grenzüberschreitenden Einsatz etwa zwischen Deutschland und Tschechien oder

Polen schaffen würde – was aber derzeit nicht abzusehen ist.

In den vergangenen Jahren habe man darauf bauen können, dass neue Abschnitte nach einem halben Jahr in der nächsten Änderungsverordnung freigegeben würden. Doch auf die 9. Änderungsverordnung habe die Branche mehr als 15 Monate gewartet – das mache die Planung nicht einfacher.

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: Matthias Böllner

### FAHRTEN REDUZIERT

Aus drei mach zwei – diese Rechnung geht beim 25-Meter-Lang-Lkw nach Angaben der Elflein Spedition auf. Sie hat 25 Lang-Lkw mit 25 Meter Länge und 22 Lang-Lkw des Typs 1 mit 17,80 Meter Länge im Einsatz. Die Rennstrecken für Lang-Lkw bei Elflein sind Verkehre von Sachsen sowie Thüringen ins Daimler-Werk Sindelfingen (Baden-Württemberg) und zurück. Die Verbrauchsreduktion durch weniger Fahrten liege bei 15 bis 25 Prozent.

### SAF INTRA CD TRAK

- integrierter Zusatzantrieb auf Knopfdruck
- besonders lange Laufzeiten
- unterstützt auf schwierigem Gelände

safholland.com



SAF

Holland

NEWAY

KIL

CORPCO

VORLANDI

YORK



bauma in München  
8.-14. April 2019  
Freigelände Nord, FN 822/2

„Zuverlässig in allen Situationen: Mit den Produkten von SAF-HOLLAND meistere ich jede Herausforderung.“

# Kühlmaschine revolutionieren

Trailerhersteller Krone und Maschinenbauer Liebherr kooperieren – mit Celsineo kommt eine alternative Lösung

Das sich Trailerhersteller und Zulieferer zusammen tun, um Fahrzeugkomponenten entlang der Wertschöpfungskette aus dem eigenen Produktportfolio anzubieten, ist per se nicht ungewöhnlich. Das funktioniert in der Erstausrüstung bekanntermaßen bei Trailerachsen, -reifen, -Luftfedersteuerungen und auch mit Transportkältemaschinen. Bei letzteren hat sich Krone bislang nach den Wünschen und Serviceverträgen seiner Kunden gerichtet und entsprechend im hauseigenen Kühlauflieger Krone Cool Liner bevorzugt die Marken Carrier oder Thermo King verbaut. Jetzt will der Trailerhersteller aus Werlte mit der Systemkühlung Celsineo seinen Kunden eine Alternative bieten.

Für das Kühlsystem Celsineo hat sich der Fahrzeugbauer mit Liebherr zusammengetan. Bereits beim Krone Big X arbeiten beide Unternehmen Hand in Hand. Dabei handelt es sich um die derzeit stärkste Landmaschine der Welt, die Liebherr mit einem 1.100 PS starken Diesellagregat beliefert.



„In der Landtechnik arbeiten wir bereits schon seit vielen Jahren im Bereich Motorentechnik zusammen“, bestätigte Bernard Krone, geschäftsführender Gesellschafter

der Krone Gruppe, bei der Präsentation der Celsineo Sattel-Kühlaggregats in Stuttgart. „Das war gewissermaßen der Startschuss für die neue Partnerschaft“, ergänzte

Philipp Liebherr, Mitglied des Verwaltungsrats der Dachgesellschaft Liebherr International. Für Celsineo habe man Krone-Kunden bereits bei der Entwicklung mitgenommen, um die Anforderungen an das neue Kühlsystem zu definieren. Herausgekommen ist dabei eine Systemlösung, die auf einer Kältemaschine mit drei redundant arbeitenden Aggregatmodulen basiert.

Was die Leistungsdaten des neuen Kühlmaschinen-Konzepts anbelangt, hielten sich sowohl Liebherr als auch Krone bei der Präsentation noch bedeckt. Fest steht, dass es sich dabei um eine Single-Temp-Lösung handelt. Multi-Temp-Anwendungen für unterschiedliche Klimazonen sind aber geplant, zumal die drei Kältemodule laut den beiden Herstellern über drei autark arbeitende Kältekreisläufe verfügen und so eine variantenreiche Temperaturregelstrategie möglich machen. Derzeit sehen die Kooperationspartner das Einsatzgebiet des Celsineo-Kältesystems sowohl in Bereichen mit niedriger (Blumen) und mittlerer (Frischware) und aber auch hoher Kühlleistung (TK-Ware). Damit sei das System äußerst variabel, was eine hohe Fahrzeugauslastung ermögliche.

che durch den modularen Aufbau ein gleichzeitiges Kühlen und Abtauen, da zwei Module die Temperatur im Traileraufbau konstant halten, während ein Modul abtaut. Gleiches gelte für einen Ausfall eines Kälteaggregats. „Wenn ein Modul ausfällt, kühlen zwei Module weiter“, sagt Sasse. Der Vorteil: Der Fahrer muss nicht sofort eine Werkstatt anfahren, sondern kann seine Tour zu Ende fahren. Bei einem Ausfall veranlasst das Service-Netzwerk von Celsineo den Versand eines Austauschmoduls an einen geeigneten Partner auf der Fahrtroute. Die Ersatzteilversorgung erfolgt dabei über das Krone-Service-Netzwerk. Binnen 24 Stunden soll so das Ersatzmodul die jeweilige Werkstatt erreichen. Die Koordination erfolgt über Krone Telematics.

## Zeitsparende Wartung

Der Austausch des Moduls dauert nach Angaben von Krone nur eine Stunde. Die Verfügbarkeit eines entsprechenden Klima-Service-Technikers spielt nach Angaben von Ralf Faust, Geschäftsführer Service beim Fahrzeugwerk Bernard Krone, keine Rolle. Grund dafür ist der Plug-and-Play-Aufbau des Celsineo-Systems. Dadurch könne der Austausch auch durch Servicetechniker mit einer mechanischen Ausbildung vorgenommen werden. Basis hierfür ist laut Faust ein entsprechendes Schulungsprogramm. „Die Schulung unserer Servicepartner wie MB Truck Works und MAN Complete sind deutschlandweit bereits abgeschlossen“, berichtet Faust. Das Programm werde derzeit international fortgesetzt. Dies habe zudem den Vorteil einer One-Stop-Shop-Strategie bei regelmäßigen Wartungszyklen. „Da unsere Service-Partner in der Regel auch Truck-Service-Center sind, kann so das komplette Fahrzeug gewartet werden“, erklärt Faust.

Auch wenn am Ende der Kunde entscheidet, welche Transportkältemaschine in seinem Krone Cool Liner verbaut wird, so haben die Krone Fahrzeugwerke und Liebherr hier zumindest ein eigenständiges Konzept mit nachvollziehbaren Alleinstellungsmerkmalen entwickelt. Offizieller Verkaufsstart des Kühlsystemstems ist auf der Transport Logistic in München.

Text: Knut Zimmer |  
Foto: Stefan Schöning

**eurotransport jobs**

**Über 3.000 Stellen für Berufskraftfahrer\***

Foto: ©syw/floob1 - stock.adobe.com

## Traumjob gesucht. Gefunden!

Zehntausende Stellenangebote aus Logistik, Transport und Werkstatt warten auf dich – jetzt zum ersten Mal gesammelt auf einer Seite.

Finde den Job, der zu dir passt – oder lass dich informieren, wenn dein Traumjob auftaucht. Kostenlos. Jetzt auf [eurotransport.de/jobs](https://eurotransport.de/jobs)

\* Stand: 25.02.2019



Scanne mich

# Fast in der Liga der Großen

DAF CF mit 449 PS im Fahrbericht – effizient auf der Straße, etwas mehr Biss am Bau würde nicht schaden



**K**leine Brüder haben oft ein typisches Problem. „Großer Bruder“ heißt dieses dann und überlässt dem Junior die eng gewordenen Klamotten zum Auftragen. Das kommt auch beim Lkw in den besten Familien vor. Ob der Atego von Mercedes, der FM von Volvo oder eben der CF von DAF: Sie alle hinken den Flaggschiffen beim Wams mindestens eine Saison hinterher und machen daher eher eine leicht verhaschte denn eine Bella Figura.

Der Grund für solch kurzen Prozess ist klar: Der Durchsatz erreicht bei ihnen lange nicht die Schlagzahl, mit der die stolzen Fernverkehrsdampfer dahinsprehen. Diese Kleineren, die spielen eben auch bei den Stückzahlen nur die zweite Geige. Und so dauert es dort etwas länger, bis das Elternhaus dann und wann doch ganz neue Saiten aufzieht. „CF“ alias „Compact Forte“ heißen die mittleren DAF seit 1998. Das Licht der Welt hatten sie sechs Jahre zuvor erblickt: 1992 auf der IAA, und zwar in Gestalt der damals brandneuen Baureihen 75 und 85.

Im neuen Jahrtausend gab es drei Modellpflegen. 2006 kam eine leichte Überarbeitung, 2013 gab es die große Umstellung auf Euro 6 und 2017 schließlich nahm der CF jene Gestalt an, in der er heute eben durch die Lande kurvt. Anders als beim großen XF ging beim CF im Jahr 2013 die Umstellung auf Euro 6 allerdings nicht mit dem großen Umbau der Tür einher. Folge davon: Noch immer öffnet

die Seitenscheibe nicht zur Gänze, sondern nur ausschnittsweise. Und mit dem Modelljahr 2017 gab es für den CF zwar eine gewisse Verbesserung bei der Aerodynamik in Form der neuen Sonnenblende, doch weitere Feinheiten, mit denen der XF seitdem vorfährt, musste der Kleine sich verkneifen. So etwa die weiteren aerodynamischen Optimierungen an Radlauf und Grill.

Ein Aschenputtel ist der CF von heute deswegen aber noch lange nicht, gibt es ihn doch zum Beispiel auch schon längst mit Fahrerairbag und bewegt er sich bei Triebstrang und Chassis fast ohne Abstriche auf dem Niveau des großen XF. Wobei im Fall der Vierachsskipper à la FAD (FAD steht für Vierachser mit zwei gelenkten Vorderachsen) aber anders als bei den Straßenrollern gilt: Was die Zuordnung von Motoren und Kabinen angeht, herrscht etwas weniger Auswahl.

## Drei Kabinen zur Wahl

So ist der große XF als Kipper zum Beispiel ausschließlich mit MX-13-Maschine lieferbar und natürlich nur mit langer Kabine zu haben. Im Gegenzug gibt es den CF sowohl mit 11- als auch mit 13-Liter-Motor. Bei den Kabinen stehen für den CF drei Varianten zur Wahl: zum einen die sogenannte Day Cab, die oberhalb der Gürtellinie nur 2.300 Millimeter breit ist und innen zwischen Frontscheibe und Rückwand gut 1.600 Millimeter in der Länge misst; zum anderen die langen CF-Kabinenvarianten ohne oder mit Hochdach.

Wer nur ein wenig Wert auf Nutzlast legt, braucht da nicht lange zu überlegen, wo er im Fall des

Vierachsskippers zugreift: 700 bis 800 Kilogramm liegen beim Leergewicht zwischen den FAD-Varianten des XF und des CF. Zumindest dem ersten Teil des Namens macht der DAF alle Ehre: Mit knapp 9,9 Tonnen Eigengewicht kommt das Chassis nutzlasterorientiert daher.

Innen drin in der Kabine, da schwingt beim Prädikat „kompakt“ allerdings auch immer ein leiser Unterton namens „eng“ mit: Mit knapp 4,4 Kubikmeter umbauten Raums ist das kurze CF-Fahrerhaus schon sehr knapp bemessen. Weniger Platz gibt es nur noch im Volvo FMX mit kurzem Fahrerhaus.

Wie steht es um die Komponente „F“, die im Kürzel CF für „Forte“ steht? Aus musikalischer Sicht, wo dieser Begriff „laut“ bedeutet, handelt es sich um eine komplette Fehlanzeige. Bemerkenswert leise meldet sich, ist der Zündschlüssel erst einmal gedreht, der MX-11 genannte Elfitermotor zur Stelle. Und fällt auch dann weiterhin durch sein dezentes Wesen angenehm auf, sobald die Fuhre tüchtig Fahrt aufnimmt. 2.200 Nm als maximales Drehmoment sind auf der Straße mehr als genug für 32 Tonnen Gesamtgewicht.

Auf 3,46 lautet die Übersetzung der Außenplaneten-Hinterachse, die DAF jetzt nicht mehr selbst beisteuert, sondern (wie auch Volvo) von Meritor bezieht. Beim Getriebe bedient sich DAF bei ZF und stattet den CF-450-Kipper sicherheitshalber mit dem für maximal 2.600 Nm Eingangsdrehmoment konzipierten Overdrive-Getriebe Traxon 12 TX 2610 aus.

2.200 Nm als maximales Drehmoment sind auch nur die halbe Wahrheit, was den MX-11 angeht, macht er doch in den beiden obersten Gängen – als sogenann-

tes Top-Torque – zwischen 900 und 1.125 Touren schon auch mal 2.300 Nm locker.

Alles in allem resultiert aus diesem Ensemble eine Drehzahl von rund 1.130/min bei 85 km/h im höchsten Gang. Rund 1.120 Touren sind's bei 65 km/h im elften Gang. Leicht zu sehen: Die Auslegung ist eher auf Spritsparen denn auf Temperament gemünzt, was DAF aber nicht übertreibt. Zum einen bleiben so nach unten hin jeweils noch gut 200 Touren Reserve, bis das untere Ende des maximalen Drehmoments erreicht ist (bei 900/min). Zum anderen liefert DAF Fahrzeuge mit den Achsformeln 6x4 und 8x4 grundsätzlich nur in der Variante Eco-Performance und nicht in der Variante Eco-Fuel aus, die doch für ein starkes Schielen auf niedrigste Drehzahl steht.

## Motor mit Reserven

Trotzdem kann auch Eco-Performance der Versuchung nicht immer widerstehen, die Drehzahl mal auf 850 oder gar etwas darunter fallen zu lassen. Tragisch ist das nicht, denn der Motor hat auch unter 900 Touren noch kräftig Reserven. Doch ist solcher Geiz nicht in jedermanns Augen geil. Schaltgeschwindigkeit und -komfort des neuen Traxon-Getriebes von ZF lassen indes keine Wünsche offen, ja, es bietet eine Besonderheit: Ist der Limiter gesetzt, dann liest die Prädiktiv-Abteilung auch ohne gesetzten Tempomaten in den hinterlegten Karten und kann zumindest mit Predictive Shifting dienen. Über- und Unterschinger fallen naturgemäß flach, wenn kein Setpoint gesetzt ist, auf den sie sich beziehen können.

Und die hohe Traxon-Spreizung von knapp 16,8 ist ja für den Bau wie geschaffen. Auch agiert der Offroad-Modus der neuen Schaltbox ohne Fehl und Tadel: schaltet besonders fix und hält den Motor immer gut bei Laune. Doch setzt die relativ lang gewählte Hinterachsübersetzung von 3,46 dem Abenteuergeist abseits des Asphalts gewisse Grenzen. Selbst mit 2.200 Nm im Maximum ist so rechnerisch mit 32 Tonnen schon bei rund 60 Prozent Steigung das Ende der Fahnenstange erreicht.

Und gut 10 km/h als Endgeschwindigkeit im ersten Gang verlangen offroad schon einiges von der Kupplung. Wer mehr Biss

möchte, der muss dann doch zu kürzeren Achsübersetzungen oder der stärkeren MX-13-Maschine greifen, die es auch im CF mit 480 oder 530 PS gibt. Weitere Einschränkung: Der Freischaukelmodus namens „Rock free“, den ZF sehr wohl im Regal der Traxon-Optionen liegen hat, ist bei DAF grundsätzlich nicht zu haben.

Generell können sich die Geländetalente dieses Vierachssers sonst aber durchaus sehen lassen. Das beginnt mit ordentlich Bodfreiheit vorn (390 Millimeter unter der gerade ausgeführten Achttonnenachse) wie hinten (368 Millimeter unter dem Differenzial der Außenplanetenachsen). Das setzt sich fort mit Stahlpanzerung vorn am Fahrzeugkinn. Weit außerhalb der Gefahrenzone – hoch droben – nisten die Bremszylinder. Und die Hinterachsen führen jene besondere, DAF-typische Achtlenker-Tandem-Achsaufhängung ins Feld, die leichter ist als die üblichen Stabis und auch mehr Verschränkung erlaubt. Der Achslastausgleich vorn ist jetzt aber andererseits ersatzlos gestrichen.

Eine besonders rustikale und in unseren Breiten nicht mehr ganz zeitgemäße Note geben dem Ganzen dann aber auch sechslagige Trapezfedern als Hinterachsaufhängung. Sie mögen ja unverwundlich sein, zeigen dann bei Leerfahrt aber doch eher barsche Manieren. Kurzen Prozess macht auch gern die Lenkpumpe, die bestimmt nicht zu den freigiebigsten bei der Unterstützung des Fahrerarms gehört. Der wird beim Kurbeln ordentlich gefordert. Gerade beim Vierachser ist das kein nobler Zug, sondern eher ein Ärgernis. Zumal in Zeiten, in denen es anderswo bereits elektrische Hilfestellung für ganz müheloses Dirigieren der zwei gelenkten Achsen gibt.

So ist das also eine zwiespältige Sache mit dem kurzen Prozess, aus dem da einer wie der DAF CF 450 FAD am Ende herauskommt. Triebstrang und Nutzlast stehen zweifelsohne im Zeichen hoher Wirtschaftlichkeit. Im harten Gelände ist er aber, was Anfahr- und Steigfähigkeit angeht, in der gefahrenen Spezifikation mehr Salonlöwe als echter Bautiger. Für einen Straßenskipper fährt er zwar mit vorbildlichem Triebstrang vor, gibt dann aber doch bei Hinterachsfederung, Lenkung und Platzangebot in der Kabine etwas zu sehr den Spartaner.

Text und Fotos: Michael Kern

## TECHNISCHE DATEN

<b>Motor</b>	Wassergekühlter Reihensechszylinder (Paccar MX-11) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; Einspritzung per elektrisch geregelter Common-Rail-Anlage, maximaler Einspritzdruck bis 2.500 bar; Euro 6 per SCR-Kat, AGR und DPF
<b>Hubraum</b>	10.834 cm <sup>3</sup>
<b>Nennleistung</b>	330 kW (449 PS) bei 1.600/min
<b>Drehmoment</b>	2.200 Nm bei 900–1.400/min (Top-Torque 2.300 Nm in den beiden höchsten Gängen von 900–1.125/min)
<b>Getriebe</b>	ZF Traxon 12 TX 2610 (Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe), 12 Gänge, Spreizung 16,78 (12,92 zu 0,77)
<b>Fahrgestell</b>	Zweiblatt-Parabelfederung vorn, Sechsbblatt-Trapezfedern + Silentblöcke hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bereifung 385/65 R 22,5 vorn, 315/80 R 22,5 hinten
<b>Leergewicht</b>	14.590 kg
<b>Zul. Gesamtgewicht</b>	32.000 kg
<b>Nutzlast</b>	17.350 kg (techn. 22.350 kg)



Auch der kleine Bruder des XF macht als Baufahrzeug eine gute Figur. Die Geländetalente können sich sehen lassen.



# Freie Fahrt noch bis September 2019.

Denken Sie daran, den Nachweis der Pflichtweiterbildung für Berufskraftfahrer/-innen im gewerblichen Güterverkehr zu erneuern – gilt auch für Aushilfen und Fahrer im Werkverkehr.

Weitere Informationen zu unserem Angebot finden Sie auf:  
[www.dekra-akademie.de/berufskraftfahrer-weiterbildung](http://www.dekra-akademie.de/berufskraftfahrer-weiterbildung)



Alles im grünen Bereich.



