

Individuelle News

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



Klimaziele im Fokus

SB-Tankstellenbetreiber Alternoil plant fünf LNG-Tankstellen für Lkw

Aktuell gibt es in Deutschland nur vier öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen (Liquefied Natural Gas) für Lkw. Dies geht aus einer parlamentarischen Anfrage der FDP an die Bundesregierung aus diesem Frühjahr hervor.

Der SB-Tankstellenbetreiber Alternoil aus dem niedersächsischen Steinfeld möchte das bislang dünne Netz nun erweitern und kündigt den Bau von fünf eigenen LNG-Tankstellen an. Die Tankkarten von Anbietern wie IDS, Tankpool 24, Baywa, Hoyer, TND, DKV oder Liqvis werden hierbei jeweils akzeptiert, da sie zum offenen Partnernetzwerk von Alternoil gehören.

Alternoil-Geschäftsführer Alexander Renz betrachtet LNG als den Kraftstoff der Zukunft. Das Flüssigerdgas könne erheblich dazu beitragen, die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Auch wirtschaftlich ergeben sich laut Renz bei LNG große Potenziale für mittlere und schwere Lkw im Regional- und Fernverkehr.

„LNG-Fahrzeuge sind genauso leistungsstark wie dieselbetriebene und reduzieren Emissionen“, betont Renz. Darüber hinaus seien solche Fahrzeuge langlebig und wirtschaftlich. Zudem ergeben sich Kostenvorteile aufgrund der aktu-

ellen 100-prozentigen Mautbefreiung gegenüber herkömmlichen Diesel-Lkw.

LNG ist ein tiefkaltes, verflüssigtes Erdgas und besteht zum größten Teil aus Methan (CH₄). Verglichen mit Diesel verursacht LNG bis zu 25 Prozent weniger CO₂, bis zu 90 Prozent weniger Stickoxid sowie sehr geringe Schwefel- und Partikelemissionen. Bei einem Anteil von 30 Prozent Bio-LNG ist eine weitere Einsparung von bis zu 20 Prozent der Treibhausgas-Emissionen möglich.

Vier LNG-Zapfsäulen

Bereits im kommenden September wird Alternoil sein erstes LNG-Servicecenter an der A1 bei Bakum in Niedersachsen eröffnen. Die Einrichtung ist rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche geöffnet. Dort können künftig acht Lkw gleichzeitig mit Diesel und Adblue betankt werden. Vier Spuren sind zudem mit LNG-Zapfsäulen ausgestattet. „Neben der direkten Anbindung an die hochfrequentierte A1 gilt die Region als ein Zentrum der Agrar- und Lebensmittel-Industrie. Hier spielt der Nachhaltigkeitsgedanke eine große Rolle“, betont Renz.

Für Anfang 2020 plant Alternoil die Eröffnung eines weiteren LNG-Service-Centers mit Diesel-Tankstelle an der Nord-Süd-Achse A7 bei Fulda. Renz betrachtet Fulda als idealen Standort, da es mitten in der Republik liegt.

Auch der zentral im Hamburger Hafen gelegene Standort von Alternoil soll im ersten Quartal 2020 um eine LNG-Tankstelle erweitert werden. „Shell hat durch eine LNG-Tankstelle im wenige Kilometer entfernten Georgswerder bereits Pionierarbeit geleistet. Unser Vorhaben fällt daher auf fruchtbaren Boden“, betont Renz.

Darüber hinaus plant Alternoil im ersten Halbjahr 2020 die Eröffnungen von LNG-Servicecentern in den Güterverkehrszentren (GVZ) von Bremen und Köln.

Zudem zählen beide GVZ zu den größten Umschlagplätzen für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße. Dies ermöglicht laut Alternoil eine umweltfreundliche und intermodale Transportabwicklung.

Die neuen LNG-Servicecenter würden sich durch einige Alleinstellungsmerkmale auszeichnen: Beispielsweise seien jeweils zusätzlich Diesel und Adblue am Standort erhältlich. Darüber hinaus leisten die Mitarbeiter vor Ort einen 24/7-Support.

Ebenso plant Alternoil, an den Standorten jeweils Schulungen für die LNG-Betankung zu organisieren. Zudem ist der Einsatz von sogenannten Microfuellern für die Lkw-Erst- und Notfallbetankung geplant. Ein wichtiges Anliegen von Alternoil ist es, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Deshalb plant das Unternehmen, die Logistik eigenverantwortlich zu organisieren. Hierfür hat das Unternehmen in Transportequipment investiert – unter anderem in zwei Auflieger, gefertigt von einem Spezialhersteller für kryogene Tankwagen.

Dabei plant Alternoil natürlich bereits über das Jahr 2020 hinaus: „Wir wollen unser LNG-Partnernetzwerk weiter ausbauen, um eine bundesweite Versorgung an optimalen Knotenpunkten und Hotspots zu gewährleisten“, erklärt Geschäftsführer Renz.

Weitere LNG-Anlagen befinden sich nach eigenen Angaben bereits in der Projektierung. Hierbei möchte das Unternehmen erneut auf das bewährte Geschäftsmodell der partnerschaftlichen Standortentwicklung mit Mineralölanbietern und Fuhrparkbetreibern setzen.

Text: Ralf Lanzinger | Foto: Chart Ferox

Kombinierter Verkehr: Trotz Expansion möchte Lkw Walter seine Umweltbilanz verbessern.



Seite 6

Elvis: Jochen Eschborn und Nikolja Grabowski informieren über neue Angebote und Services des Ladungsverbundes.



Seite 7

Ausbildung: Alfred Schuon und Barth Logistikgruppe bilden nach dem 2plus2-Konzept aus.

Seite 10

Neue Regelungen: Verbände empfehlen ab 1. Juli die überarbeiteten Logistik-AGB 2019.

Seite 11

Verteilerverkehr: Der Scania P280 B 4x2 NA mit neuem 6,7 Liter-Reihensechszylinder.



Seite 16

BMVI BEREITET KLAGE GEGEN ÖSTERREICH VOR

Weil Österreich mit seiner Lkw-Blockabfertigung nach Meinung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegen den Grundsatz des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union (EU) verstößt, bereitet das Verkehrsministerium unter Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eine Klage gegen Österreich vor. Das bestätigt das BMVI auf Nachfrage unserer Redaktion. Hintergrund ist laut BMVI die bereits seit 2017/2018 praktizierte systematische Blockabfer-

„Freier Warenverkehr“

BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM (BMVI)



tigung von Lkw. Das Unionsrecht verbiete nicht nur die Verhinderung des freien Warenverkehrs, sondern bereits dessen Beeinträchtigung, wie das Ministerium mitteilt. Das gesamte Thema habe bereits eine längere Vorgeschichte, bei der in vielen Gesprächen auf verschiedenen Ebenen keine Lösung gefunden wurde. Tirol habe die Lage deutlich verschärft. Im nächsten Schritt gehe es nun an die Ressortabstimmung mit allen Kabinettsmitgliedern, wovon der weitere zeitliche Ablauf des Klageprozesses abhängen werde.

1 330 transportierte Medaillen
250.000 Kilometer verlegte Kabel
5 Mrd. Zuschauer

LOGISTIK HELDIN

Marion Schubert
Traffic Manager Event-Logistik
Kühne + Nagel

DIE WIRTSCHAFTSMACHER
Eine Initiative deutscher Logistiker

Foto: Die Wirtschaftsmacher

1 80.000 Festivalbesucher
180.000 Dosen Bier
20.000 Steinofenpizzen

LOGISTIK HELD

Thomas Neese
Disposition / Fuhrpark
Meyer Logistik

DIE WIRTSCHAFTSMACHER
Eine Initiative deutscher Logistiker

Logistikhelden

14 Logistikhelden werben für eine positive Wahrnehmung der Branche in der Öffentlichkeit. Die Kampagne der Wirtschaftsmacher, einem Zusammenschluss von rund 90 Unternehmen und Institutionen, finden Sie im Netz unter: eurotransport.de/14h



Kurzarbeit bei Krone

Auftragslage bei Planensattel-Aufliegern rückläufig – nur Werlte betroffen

Kostenlos aufs Handy

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



Bei Krone in Werlte ist ab 1. Juli 2019 Kurzarbeit angesagt – zumindest perspektivisch. Aufgrund rückläufiger Nachfrage hat der Trailerhersteller einen entsprechenden Antrag bei der Agentur für Arbeit eingereicht.

„Wir haben gemeinschaftlich mit dem Betriebsrat beschlossen, vorsorglich einen Antrag auf konjunkturelles Kurzarbeitergeld zu stellen“, berichtet Krone-Geschäftsführer Aloys Schnelte.

Er betont allerdings, dass vor Anwendung des Kurzarbeitergelds zunächst die in der Hochphase aufgebauten Zeitkonten weiter abgebaut würden. Grund hierfür ist die nach wie vor rückläufige Auftragslage, weshalb die Mitarbeiter des Unternehmens im Emsland erst vor rund vier Wochen einen Teil ihrer Überstunden abbauen mussten.

„Nach fast zehn Jahren des konjunkturellen Wachstums schwächt sich die Auftragslage bei

Planensattel-Aufliegern seit einigen Monaten ab“, erklärt Schnelte.

Wohlgemerkt: Der Auftragsrückgang betrifft ausschließlich das Werk Werlte, also die Produktion von Pritschensattel-Aufliegern. Die Werke in Herzlake (Dry Liner, Wechselkoffer und Wechselbrücken) sowie Lübtheen (Cool Liner) sind nach Unternehmensangaben voll ausgelastet. Auch das Mietgeschäft von Krone Fleet sei mit mehr als 90 Prozent nahe an der Vollaustlastung.

Krone investiert

Aufgrund des Booms im Onlinehandel und dem damit verbundenen Plus in der KEP-Branche investiert Krone hingegen „weiterhin intensiv in die Wechselkoffer- und Wechselbrückenproduktion in Herzlake“.

Bei Krone geht man davon aus, dass es sich dabei um eine kurz-

fristige Auftragsdelle handelt. Als Ursachen sehen die Verantwortlichen die ungeklärten Folgen des Brexits, den Handelsstreit zwischen den USA und China – aber auch den Einbruch des russischen Gebrauchtfahrzeuge-Markts aufgrund hoher Einfuhrzölle.

Lösen sich nur einige dieser Punkte auf – beim Brexit bahnt sich eine Entscheidung zum 31. Oktober an –, dann würden die jetzt aufgeschobenen Investitionen wieder in Angriff genommen. Bei Krone geht man daher von einer Erholung des Markts für Planensattel-Auflieger bis spätestens Anfang nächsten Jahres aus. Im Geschäftsjahr 2017/2018 hatte der Trailerhersteller noch einen Rekordumsatz vermeldet. Derzeit sind in Werlte etwa 1.400 Mitarbeiter beschäftigt, in der Krone-Gruppe wiederum arbeiten rund 4.900 Beschäftigte weltweit.

Text: Carsten Nallinger | Foto: Stefan Schöning Fotodesign

MEHR IM NETZ



REKORDJAHR 2017/18
BEI KRONE:
eurotransport.de/krone18

KOMMENTAR

von Carsten Nallinger



Verantwortung nicht einfach weiterreichen

Es ist wichtig, dass Investoren den Klimaschutz zur Prio eins erklären. Denn angesichts des allgemeinen Konkurrenzkampfs tut sich nur dann etwas, wenn es Unternehmen ans Geld geht. Allerdings trifft es eben nicht nur große Verlager, die frisches Geld wollen. Mit Blick auf die Supply Chain sitzen dann in zweiter Instanz alle Logistikdienstleister mit im Boot. Auch diese müssen sich zertifizieren lassen und gegebenenfalls technologisch nachrüsten. Ohne regulatorische Eingriffe durch die Politik ist das in Anbetracht der niedrigen Margen im Transportgewerbe allerdings nicht zu schaffen. Die aktuelle Forderung von sechs Branchenverbänden, entsprechende finanzielle Anreize zu schaffen, ist nur logisch. Allerdings sollten die Verlager einmal mehr ihre Preispolitik überdenken. Wenn die Logistik schon die Hausaufgaben für die Industrie macht, muss das entsprechend honoriert werden.

Mehr zu den Bestrebungen Seite 4



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: Markus Bauer (mb), Nicole Holzer (nic), Oliver Willms (owi)

Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
Sekretariat: Uta Sichel, Sumita Brumbach
Korrespondenten Berlin/Brüssel: Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)
Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
Geschäftsführer: Oliver Trost
Anschrift von Verlag und Redaktion: Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de
Internet: www.transaktuell.de
Anzeigenleitung: Werner Faas, Tel.: 07 11/7 84 98-96
Anzeigenmarkt: Norbert Blucke, Tel.: 07 11/7 84 98-94
Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.), Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm.de
Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Nicole Polta, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-13 87

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

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268
Abonnement-/Leserservice: trans aktuell Vertrieb, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm.de, Web: www.transaktuell.de/shop
Anzeigenpreisliste: Nr. 28, 2019, Gerichtsstand Stuttgart

Unterstützer von





Wir sagen Danke!

Mit der Gründung der Kombiverkehr KG am 11. Februar 1969 und der ersten Zugabfahrt am 1. Juli 1969 startet Deutschland ins Kombi-Zeitalter. Seit mittlerweile fünf Jahrzehnten profitieren Spedition und Logistik, die Industrie sowie unsere Gesellschaft und Umwelt von effizienten, sicheren und klimafreundlichen intermodalen Schienentransporten.

Wir danken unseren Kunden für ihr Vertrauen und ihre Treue in unsere Dienstleistung, unseren Partnergesellschaften sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr besonderes Engagement. Lassen Sie uns diesen Erfolgsweg zusammen weitergehen. Wir freuen uns darauf!

Erfahren Sie mehr zu unserem Unternehmen und dessen Historie auf www.kombiverkehr.de



Pioniere seit 1969.

Gemeinsam und immerfort.

Klimawandel als Top-Risiko

Investoren pochen auf Umweltschutz – Prüforganisationen weisen auf Auswirkungen für die Supply Chain hin



Unternehmen weltweit sehen den Klimawandel als Top-Risiko für ihre Geschäfte. Damit rangiert die Erderwärmung mit ihren unkalkulierbaren Folgen vor den Gefah-

ren durch Cyberattacken oder Umbrüche durch neue Technologien auf dem allerersten Platz, ergab eine weltweit angelegte Untersuchung des britischen Beratungsunternehmens Longitude. Damit Lieferketten nicht zerreißen, muss die Politik handeln, forderten die befragten Manager. Sie soll für die Bekämpfung des Klimawandels Regeln definieren, die für alle Unternehmen gleichermaßen verbindlich sind.

Sommer 2018: Bei Mazda und Daihatsu muss der Betrieb wegen Überschwemmungen eingestellt werden, Produktionsausfälle wegen Starkregens gibt es auch im chinesischen Zhengzhou, Waldbrände verwüsten Teile Kaliforniens, das Niedrigwasser im Rhein kostet BASF Millionen. Extreme Wetterlagen gehören inzwischen auch in Deutschland zum Alltag und verunsichern die Wirtschaft. Klimarisiken sind bei insgesamt neun Gefährdungsrisiken für die globale Wertschöpfungskette vom letzten auf den ersten Platz hochgeschwemmt, so die Studie im Auftrag der Prüf- und Zertifizierungsbranche (TIC).

Von 400 Unternehmen mit einem Umsatz von mehr als 100 Millionen US-Dollar, die im Rahmen der repräsentativen Untersuchung in Europa (42 Prozent),

Asien (33 Prozent) und Nordamerika (25 Prozent) befragt wurden, gaben 55 Prozent an, dass sie sich weniger widerstandsfähig in Bezug auf Klimarisiken sehen als im Jahr zuvor. Insgesamt sahen sich 79 Prozent veranlasst, ihre Lieferketten zu überarbeiten, um Klimaeinflüsse abzumildern. In Asien und den USA lag diese Zahl sogar bei 89 beziehungsweise bei 84 Prozent. Dabei ist das Vertrauen in das eigene Risiko-Management mit 59 Prozent eigentlich grundsätzlich hoch.

„Mehr und mehr schauen die Finanzinvestoren bei den Firmen auf Klimaresilienz“, betonte TIC Council-Generaldirektorin Hanane Taidi. Nicht zuletzt deshalb sind die Chefs bereit, Geld in die Hand zu nehmen. Die Mehrheit (71 Prozent) will in den kommenden zwei Jahren bis zu 14 Prozent mehr für eine verbesserte Risiko-Minimierung ausgeben, auch weil sie davon ausgeht, so langfristige Kosten zu senken und den eigenen Ruf zu verbessern. Vorrangig soll Energie gespart (47 Prozent) oder CO₂ (37 Prozent) reduziert werden, in den USA ist Abfallmanagement mit 40 Prozent ein wichtiges Thema.

Zwei Drittel der Unternehmen hat bereits neue Kontrollmechanismen eingeführt, die Hälfte

erstellt einen Jahresbericht, um Rechenschaft über ihre Klima-Aktivitäten abzulegen. Neben den Kosten ist auch die technische Umsetzung eine Herausforderung. Von der Politik wollen die Manager in Europa einen „Nationalen Aktionsplan“ sehen, der in Übereinstimmung mit den Pariser Klimazielen für Rechtssicherheit sorgt. „Wir brauchen Leitlinien“, sagte einer von ihnen. „Wir wollen einen regulatorischen Rahmen für einen fairen Wettbewerb.“ Standards seien dringend und wichtig, denn bis sie dann umgesetzt seien, dauere es ohnehin nicht selten bis zu fünf Jahre.

„Investitionen in die Klimaanpassungsfähigkeit zahlen sich aus“, betont Elena Visnar Malinowska von der Generaldirektion Klima der EU-Kommission bei der Vorstellung der Studie. Jeder hier investierte Euro spare sechs Euro an Schäden ein, und diese Kosten stiegen immer weiter an. „Wir würden hier gern viel mehr strategische Konzepte sehen“, sagte sie. Auch der Standardisierung komme eine hohe Bedeutung zu, gebraucht würden ausgefeilte Bewertungsverfahren.

Text: Regina Weinrich |
Foto: MAN Truck & Bus |
Montage: Marcus Zimmer

DIE VERBÄNDE FORDERN

- Die sechs Logistikverbände AMÖ, BGL, BIEK, BVL, BWVL und DSLV sehen aktuell nicht alle technischen Möglichkeiten zur Emissionssenkung ausgeschöpft.
- Die politisch festgelegten Klimaziele könnten bislang nicht ansatzweise Realität werden.
- Laut der Verbände brauchen die Logistikunternehmen für ihre Lkw-Flotten nicht nur verbindliche technische Orientierung, sondern auch finanzielle Anreize für einen schnellen Umstieg auf deutlich teurere alternative Antriebe.
- Konkret gefordert wird: Die Verlängerung der Energiesteuerbefreiungen für CNG und LNG um weitere vier Jahre
- eine vollständige oder teilweise, an CO₂-Emissionswerten orientierte Mautbefreiung über das Jahr 2020 hinaus,
- eine höhere Direktförderungen für Neuanschaffungen und Umrüstung von Lkw mit CNG-, LNG-, Batterie- und Wasserstoff/Brennstoffzelle-Antrieb,
- höhere degressive steuerliche Abschreibungen von energieeffizienten Lkw mit CNG-, LNG-, Batterie- und Wasserstoff/Brennstoffzellen-Antrieb.

DER ZUSAMMENSCHLUSS

- TIC steht für Testing, Inspection und Certification, der TIC Council ist ein Zusammenschluss der Verbände IFIA und CEOC der Prüf- und Zertifizierungsbranche
- Dazu gehören rund 90 Unternehmen und Organisationen, die in mehr als 160 Ländern in nahezu allen Wirtschaftszweigen aktiv sind, darunter auch Dekra

Lieferkette in der Pflicht

Peter Paul Ruschin von Dekra Assurance Services über die Folgen für Transporteure

trans aktuell: Der Klimawandel wird von großen Unternehmen inzwischen als Hauptrisiko gesehen. Was bedeutet das für die Lieferkette?

Peter Paul Ruschin: Wir sehen, dass immer mehr Unternehmen CO₂-neutral werden wollen, weltweit, aber auch in Deutschland. So hat sich ja beispielsweise das Industrieunternehmen Bosch dieses Ziel für 2020 gesetzt, die großen Fahrzeugbauer befinden sich ebenfalls auf diesem Weg. Wenn die Lieferkette in Richtung Klimaneutralität entwickelt werden soll, bezieht das natürlich die Transportunternehmen mit ihren Dienstleistungen mit ein.

Wie macht sich das im Alltag bemerkbar?

Die Verlagerung verpflichtet ihre Lieferkette immer mehr dazu, ihren Anforderungen an Nachhaltigkeit gerecht zu werden. Das hat

damit angefangen, dass sie erst einmal nachfragen, was in diesen Bereichen gemacht wird. Jetzt gehen sie dazu über, Anforderungen festzuschreiben, später verlangen sie dann auch die Einhaltung bestimmter Werte oder Grenzwerte, die dann in die Berechnungen für ihre Produkte mit einfließen.

Was sollten Transportunternehmen tun?

Sie sollten sich genau anschauen, wo intern die größten Potenziale im Bereich Nachhaltigkeit liegen und ein systematisches Nachhaltigkeitsmanagement aufbauen. Wichtig ist kurzfristig außerdem, was ihre Kunden in dieser Hinsicht machen, was deren Wünsche sind. Wo ist der Fokus, auf was muss ich mich konzentrieren – das sind die entscheidenden Fragen. Dann muss zunächst geklärt werden, welche Emissionen anfallen und welche

Auswirkungen sie haben; CO₂ ist neben Stickoxiden ja nur ein Aspekt. Dekra kann beispielsweise die Umweltauswirkungen ganzheitlich untersuchen. Ein weiterer Schritt wäre dann, den Ressourcenverbrauch zu bestimmen, der damit verbunden ist. Wenn man den Status Quo insgesamt kennt, kann man an die Optimierung der einzelnen Faktoren gehen und Lösungsansätze ausarbeiten.

Das geht dann richtig ins Detail, oder?

Ja. Diese Herausforderung lässt sich nicht standardmäßig per Formular abhaken. Was wir bei Dekra zum Thema Sustainability im Umweltbereich anbieten, sind sehr komplexe Dienstleistungen, die sich spezifisch auf den Kunden ausrichten und wiederum an deren Hauptkunden orientiert sind. Das geht von der Neutralisierung von CO₂-

Emissionen über die Optimierung von Fahrzeugflotten bis hin zu Kühlhallen, bei denen wir mit Thermographie prüfen, ob es hier Lecks gibt. Wir befassen uns auf Wunsch auch mit der Ökobilanzierung von Transportwegen, bei der verglichen wird, ob beispielsweise eine Verlagerung auf Schiene oder Schiff unter dem Strich umweltfreundlicher ist.

Gibt es bereits entsprechende Audits?

Es wird gerade geprüft, wie das umgesetzt werden soll. Manche Firmen oder Großunternehmen haben hier schon Lösungen oder Ansätze, andere arbeiten noch daran. Dekra entwickelt für seine Kunden aus langjähriger Erfahrung selbst Audit-Verfahren, nach denen sie dann geprüft werden.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Michael Damboeck



ZUR PERSON

- Peter Paul Ruschin leitet bei Dekra Assurance Services die Abteilung für Nachhaltigkeit SHEQ & Sustainability
- Der Diplom-Wirtschaftsingenieur arbeitet seit sechs Jahren bei Dekra und war dort unter anderem als Auditor/Konformitätsprüfer tätig

Zu Grabe getragen

Pkw-Mautpläne scheitern vor dem Europäischen Gerichtshof – Lkw-Maut boomt hingegen



1,2 Millionen

ON-BOARD-UNITS FÜR
DIE LKW-MAUT SIND
AKTUELL VERBAUT

Die Deutschen haben zwar nicht die Maut erfunden, wohl aber die Philosophie der Maut. Diese, vom Pulver übertragene, Tucholsky-Weisheit mag vermutlich einst die bayerische CSU bewogen haben, die Pkw-Maut zu ihrem Herzensanliegen zu machen und gegen breiten politischen Widerstand durchzusetzen, in der Union genauso wie in der Koalition. Wer fährt, zahlt – so diese kurz gefasste Mautphilosophie.

Nun hat dieses Herzensprojekt den plötzlichen Herztod erlitten. Ausgelöst durch unabhängige Richter des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), die sich über den deutschen Gesetzgeber, die EU-Kommission und sogar über den EU-Generalanwalt hinwegsetzten und das Mautkonzept der CSU kippten. Nicht vereinbar mit EU-Recht, urteilten sie. Die Abgabe sei diskriminierend, weil deutsche Autofahrer vergleichbar entlastet würden, und verstöße gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs sowie des freien Dienstleistungsverkehrs im EU-Binnenmarkt. Das ist mehr als eindeutig. Zurück bleiben Rat- und Sprachlosigkeit bei den CSU-Granden sowie ein verstärkter CSU-Verkehrsminister Scheuer. Welch ein Desaster.

Kein Plan B

Einen Plan B hat es offensichtlich nicht gegeben. Genauso wenig wie vorsorglich vorbereitete Statements oder Presseauftritte für den Fall der Fälle. Denn vor Gericht und auf hoher See, das zumindest hätte man doch wissen können, sind bekanntlich alle in Gottes Hand. Niemand kann sich da sicher sein, wie und wo man landet. Die Luxemburger Richter haben das mit der deutschen Bauchlandung bestätigt.

Natürlich hat diese EuGH-Entscheidung Folgen. Die geringsten sind noch die jetzt ausbleibenden Synergieeffekte zwischen Lkw- und Pkw-Maut bei Toll Collect, denn eine Mitnutzung der Kontrollbrücken auf Autobahnen und der Mautterminals für die manuelle Einbuchung entfällt. Auch Schadensersatzansprüche des Konsortiums aus Kapsch Trafficcom und CTS Eventim, dessen Verträge für die Erhebung und Kontrolle der Pkw-Maut ja unterschrieben wurden, werden wohl geltend gemacht. Angekündigt worden ist das bereits.

Nein, der nachhaltigste Schaden ist zweifellos für die deutsche Verkehrspolitik entstanden. Denn, so schrieb der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI), Steffen Bilger, Anfang des Jahres den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Bundestags, „mit der Pkw-Maut stärkt Deutschland das Verursacherprinzip und vollzieht einen echten Systemwandel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung“. Die Ausweitung der Nutzerfinanzierung sei ein „wesentlicher Teil“ einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik zur Stärkung und Sicherung der Verkehrswege. Und da dieser Teil nun wegfällt – nach Angaben des BMVI sind es jährlich etwa 400 bis 500 Millionen Euro, in der Mittelfristplanung mithin rund zwei Milliarden Euro –, entsteht da eine spürbare Lücke.

Glücklicherweise sieht es beim großen Mautbruder, der Lkw-Maut, inzwischen ganz anders aus. Sie leuchtet schon seit Jahren in hellen und hellsten Farben und erfreut ganz besonders die Herzen der Finanzpolitiker. Startprobleme aber, vergessen wir das nicht, gab es auch hier zunächst reichlich. Und ohne die

Hartnäckigkeit des damaligen Verkehrsministers Stolpe hätte es den Mautstart 2005 vermutlich gar nicht gegeben. Sein Ruf war damals zwar mächtig ramponiert worden, um die verkehrspolitische Neuausrichtung im Lande und den Ausbau der Verkehrswege aber hat er sich verdient gemacht.

Erfolgsmodell Lkw-Maut

Ganz dick unterstrichen wird das durch aktuelle Kennzahlen zu Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Lkw-Mautsystems. Waren Ende des ersten Betriebsjahres 2005 lediglich 109.000 Nutzer und 736.000 Lkw registriert gewesen, schlugen im April dieses Jahres bereits 234.000 Nutzer sowie 1,46 Millionen Lkw zu Buche. Und 482.000 zu Beginn eingebauten On-Board-Units (OBUs) stehen inzwischen 1,2 Millionen OBUs gegenüber.

Entsprechend hoch liegt mit 98 Prozent der Anteil des automatisierten Maut-Einnahmeverfahrens. Nur noch zwei Prozent werden manuell über Mautstellentermi-

nals, Internet beziehungsweise, seit Anfang 2018, über die Toll Collect-App abgewickelt. Zum Mautstart betrug dieser Anteil noch 14 Prozent.

Weitere Meilensteine waren die diversen Erweiterungen des Systems. So wurde die Mautpflicht 2007 zunächst auf 100 Kilometer Bundesstraßen ausgedehnt, 2012 auf weitere 1.100 Kilometer und 2015 auf noch mal 1.200 Kilometer, bevor seit dem vorigen Jahr nun das gesamte Bundesstraßennetz und damit insgesamt über 52.000 Kilometer Fernstraßen der Mautpflicht unterliegen.

Nahezu nebenbei wurde 2011 mit dem Start des deutsch-österreichischen Projekts Toll 2 Go die länder- und systemübergreifende Interoperabilität des Systems unter Beweis gestellt. Zu den realisierten Erweiterungen zählen auch die 2015 erfolgte Absenkung der Pflichtgrenze von 12 auf 7,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie die Anfang 2019 wirksam gewordene Differenzierung der Mauthöhe nach Gewichtsklassen. Hervorzuheben ist schließlich, dass auch die prognostizierte ökologische Lenkungswirkung der Lkw-Maut eingetreten ist, denn, so heißt es

seitens Toll Collect, „inzwischen wird die gesamte mautpflichtige Fahrleistung von Lkw der Schadstoffklasse Euro 6 sowie Euro 5 und EEV 1 erbracht“.

Und was passiert nun mit der Pkw-Maut? Gestorben, beerdigt, vergessen? In bisheriger Form ganz sicher, das hat auch der gebeutelte Verkehrsminister Scheuer erkennen müssen. Und doch wäre er ein schlechter Politiker, wenn ihm so gar nichts mehr dazu eingefallen wäre. Getreu dem Motto: „Wenn man nicht mehr weiterweiß, bildet man einen Arbeitskreis.“ Der heißt jetzt wieder Taskforce, wird von seinem Staatssekretär Güntner geleitet und mit Spezialisten bestückt. Und die brauchen eigentlich nur abzuwarten, wie jene der Flughafen-BER-Taskforce, denn Lösungen sind anderenorts schon in Arbeit. Zum einen heißen sie CO₂-Bepreisung, zum anderen EU-Maut, die streckenabhängig erhoben werden soll und ab 2027 von den EU-Staaten eingeführt werden darf. Ganz unstrittig und offiziell.

Text: Hans-Peter Colditz |
Fotos: Thomas Küppers



„Mit der Pkw-Maut stärkt Deutschland das Verursacherprinzip“

STEFFEN BILGER, PARLAMENTARISCHER STAATSEKRETÄR IM BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM, ANFANG 2019

TOTAL Tankkarten für den kleinen und großen Fuhrpark
Was macht die TOTAL Card zur perfekten Assistentin für Ihre berufliche Mobilität?
Gern beraten wir Sie zu Produkten und Services.
Telefon: 030 2027- 8722 • www.totalcards.de

TOTAL
Committed to Better Energy

Mit dem KV weiter wachsen

Lkw Walter expandiert – und will zugleich 330.000 Tonnen CO₂ einsparen

105 Millionen

LITER DIESEL SPART
LKW WALTER DURCH
KOMBINIERTE VERKEHRE
JÄHRLICH EIN

Das auf Lkw-Komplettladungen spezialisierte Familienunternehmen Lkw Walter will auch im Kombinierten Verkehr (KV) weiter wachsen. „Wir haben unsere Transporte in der Vergangenheit jährlich zwischen fünf und zehn Prozent gesteigert, und dabei soll es auch bleiben“, sagt Direktor Michael Krainthaler. Mit rund 1,5 Millionen Full-Truck-Loads haben die Österreicher im Geschäftsjahr 2018/2019 einen vorläufigen Umsatz von 2,08 Milliarden Euro (Vorjahr: 2,01 Milliarden Euro) erzielt. Rund ein Viertel davon wurde intermodal abgewickelt. Damit die CO₂-Einsparungen in Höhe von 330.000 Tonnen durch die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene weiter ausgebaut werden können, bedürfte es aber einer gezielteren Förderung durch die Politik.

Bahn und Schiff werden bei Lkw Walter im Verhältnis zwei Drittel zu einem Drittel für die Hauptstrecke genutzt. Das Unternehmen sieht sich als Pionier bei der Entwicklung intermodaler Verkehre und bietet täglich mehr



als 300 Abfahrten auf über 200 KV-Routen in alle europäischen Wirtschaftszentren. „Wir sorgen für den Vor- und Nachlauf und verlassen uns auf die Expertise von KV-Operateuren“, erläutert der

Manager. Das gelte ebenso für den Short-Sea-Bereich.

Das Unternehmen verfügt über mehr als 10.000 kranbare Mega-trailer und Standardsattelaufleger vom deutschen Hersteller Krone, die alle mit GPS ausgestattet sind. „Wir investieren ausschließlich in kranbares Equipment“, betont Krainthaler. „Und GPS ist für die Trailer viel wichtiger als für die Zugmaschinen.“ Die Transportpartner seien oft kleinere Betriebe mit drei bis zehn Fahrzeugen, die alle besucht und auditiert würden.

Antriebe testen

Um die Umweltbilanz weiter zu verbessern, werden auch alternative Antriebsformen getestet. So gab es beispielsweise Versuche mit LNG-Fahrzeugen im Ruhrgebiet. „Hier wäre aber ein dichteres Tankstellennetz nötig“, gibt Krainthaler zu bedenken. Außerdem seien die Anschaffungskosten für umweltschonendere Lkw immer noch sehr hoch und der Wiederverkaufswert eine unbekannte Größe. Lang-Lkw sind für die Österreicher jedenfalls überhaupt kein Thema. „Wir wollen so standardisiert wie möglich sein und haben ausschließlich 13,60 Meter lange Fahrzeuge im Einsatz. Das ermöglicht uns eine optimale Planung“, hebt Krainthaler die Vorzüge hervor.

Und diese detaillierte Planung ist nötig, denn der Erfolg des Unternehmens basiert auf einer Auslastung von mindestens 95 Prozent. Um gegenüber dem reinen Straßentransport konkurrenzfähig zu sein, wird ausschließlich mit Ganzzügen oder fixen Mengerverpflichtungen gearbeitet; Einzelladungsverkehre gibt es nicht. „Wir kombinieren die Warenströme der Kunden“, erläutert der KV-Koordinator Thomas Telfner die Strategie. „Dabei tragen wir das Auslastungsrisiko, aber wir können auch besser Einfluss nehmen.“ Das Netz der Company-Trains soll weiter ausgebaut werden.

Das Angebot des Unternehmens deckt ganz Europa ab. Jüngst wurden beispielsweise neue Züge nach Rumänien gestartet. Aber auch Russland, Zentralasien und der Nahe Osten sind wichtig, nach dem Arabischen Frühling kamen Tunesien und Marokko dazu. Insbesondere Polen wird als hochinteressanter Markt eingeschätzt, aber dort sei man nach wie vor stark auf die Straße fokussiert, berichtet Telfner. In Richtung Großbritannien bietet Lkw Walter diverse Short-Sea-Verbindungen an. Auch unbegleitete Verkehre sind hilfreich angesichts des wohl bevorstehenden Brexits.

Das Thema Fahrermangel stellt sich ja nicht direkt, aber die Transportpartner können die zunehmend schwierige Personallage leichter bewältigen, da die Fahrer bei den Kombinierten Verkehren grundsätzlich zu Hause übernachten. Technische Lösungen wie Platooning oder Oberleitungs-Lkw hält Krainthaler für Zukunftsmusik, die im Tagesgeschäft nicht weiterhelfe. Autonomes Fahren sei zudem auf der Schiene viel leichter umzusetzen. „Dort haben wir bereits jetzt nur einen Lokführer für bis zu 38 Einheiten und keine Staus und Fahrverbote. Investitionen wären hier viel besser untergebracht.“

Um die zunehmende Verkehrsüberlastung und daraus

WENIGER EMISSIONEN

Mit Kombinierten Verkehren könnten Schadstoffemissionen und insbesondere das Treibhausgas CO₂ erheblich reduziert werden, betont man bei Lkw Walter. Auf der Bahn gingen sie um 55 Prozent, beim Short-Sea-Shipping um 75 Prozent zurück.

resultierende Einschränkungen umweltschonend in den Griff zu bekommen, müsse die Politik dafür sorgen, dass die Bahn wettbewerbsfähiger werde, zeigt sich der Manager überzeugt. Die Schweiz habe hier eine Vorreiterrolle, grundsätzlich aber seien die Probleme überall in Europa gleich. Benötigt würden weitere Terminkapazitäten, Investitionen in die Infrastruktur, um längere und schwerere Züge zu ermöglichen, und der Ausbau von Viermeterkorridoren.

Text: Regina Weinrich |
Fotos: Lkw Walter

DAS UNTERNEHMEN

- Lkw Walter Internationale Transportorganisation (Wiener Neudorf) wurde 1924 gegründet
- Das Unternehmen befindet sich zu 100 Prozent in Familienbesitz und erwirtschaftete mit 1.781 Mitarbeitern im Geschäftsjahr 2018/2019 einen vorläufigen Umsatz von 2,08 Milliarden Euro
- Die mehr als 10.000 kranbaren Auflieger des Komplettladungsspezialisten sind alle mit GPS ausgerüstet
- Alle Trailer sind eigenfinanziert und werden in Österreich, Deutschland und Belgien gewartet
- Für Lkw Walter ist Deutschland der wichtigste KV-Markt



Standardisiert unterwegs: Lkw Walter ist ausschließlich mit 13,60 Meter langen Trailern unterwegs, um die Planung zu optimieren.

Dem Sanierungstau auf der Spur



Betreiber von Liegenschaften tun gut daran, Gebäude und Anlagen baulich und technisch auf ihren Zustand hin bewerten zu lassen. So lassen sich finanzielle Überraschungen und Engpässe vermeiden. Denn erst die monetäre Bewertung von Mängeln und Schäden durch unabhängige Fachleute zeigt den wahren Sanierungstau im Immobilienbestand.

Eigentümer und Betreiber von Immobilien sind sich oft nicht über den wahren Zustand der Gebäude im Klaren, beobachten die Sachverständigen von DEKRA. Dabei ist es bei öffentlichen Liegenschaften und umfangreichen Immobilienbeständen wichtig, nicht von hohen Sanierungsaufwendungen überrascht zu werden.

Für den Bewertungs-Check nehmen interdisziplinäre Teams aus Experten die

Immobilien unter die Lupe: Sie beurteilen bauliche Mängel, Zustand der technischen Gebäudeausrüstung und Brandschutzeinrichtungen. Im Zuge dieser Zustandsfeststellung entsteht ein Bild der voraussichtlichen kurz-, mittel- und langfristigen Sanierungs- und Instandhaltungs-Aufwendungen. Dabei gilt: Sicherheitsrelevante Schäden und Mängel müssen sofort behoben werden.

Bei technischen Anlagen erfährt der Betreiber darüber hinaus, mit welchen Sanierungskosten über die kommenden Jahre gemäß dem Lebenszyklus zu rechnen ist. Speziell bei Gebäuden ermöglicht eine objektive Zustandsbewertung die Entscheidung, ob in bestimmten Fällen ein Abriss der Sanierung vorzuziehen ist.

Weitere Informationen:
Tel. +49.800.333 333 3

Lösung für Langes

Jochen Eschborn und Nikolja Grabowski vom Ladungsverbund Elvis über neue Angebote und Services



Jochen Eschborn (links) und Nikolja Grabowski treiben das Thema LNG in der Kooperation weiter voran.

Die zunehmende Nachfrage nach systemischen Teilladungen und auch die wachsenden Mengen an Langgut im B2C-Geschäft böten Chancen für das Teil- und Komplettladungsnetzwerk Elvis, sagte Elvis-Vorstand Jochen Eschborn bei einem Redaktionsgespräch in Stuttgart. Mit dem Angebot für Langgut kommt der Verbund demnach den zunehmenden Anforderungen von Anbietern wie etwa DIY- und Baumärkten nach, die bei der Zustellung von Langgut an den Endkunden auf dem Stückgutmarkt keine passenden Angebote finden.

Die Versender würden laut Elvis diese Güter zunehmend als „Problemgut“ empfinden. Zum einen, weil Güter bis zu einer Länge von 6,5 Metern nicht mehr in den standardisierten Umschlag der Stückgutnetzwerke passen, zum anderen, weil mit dem traditionellen Nahverkehrs-Lkw das Abladen von Langgut bei Privatempfängern über die Hebebühne einfach nicht schadenfrei möglich ist.

Elvis will diese Lücke füllen und hat für das Problem der Entladung eine eigene Lösung gesucht und gefunden: einen sich selbst entladenden Hubwagen in einer speziellen Elvis-Modifikation, der palettierte Güter bis zu einem Gewicht von einer Tonne tragen kann. Güter wie Markisen oder Schwimmbadabdeckungen

können so einfach seitlich entladen werden. Damit auf dem Weg zum Kunden alles glattläuft, wird der selbst entladende Hubwagen im Einsatz bei den Elvis-Partnern mit größeren Rädern ausgestattet, um etwa auch Unebenheiten meistern zu können. Für die Zustellung plant Elvis eine Zentralisierung: Das Netzwerk erhält nach dem Zahlungseingang für den Auftrag die Kontaktdaten des Kunden und bietet Zustelltermine an, die dann vom Partner vor Ort und vom Kunden bestätigt werden müssen.

Boom bei Teilladungen

Auch im Teilladungsverkehr profitiert Elvis davon, dass viele Stückgutnetzwerke inzwischen aus Effizienz- und Kostengründen genauer auf ihre Begrenzungen in Bezug auf Ladungsgröße und Menge achten. Eschborn spricht daher gar von einem Boom im Teilladungssegment von Elvis.

„Der Stückgutmarkt hat immer auch nicht systemkonforme Sendungen mitgeschleppt, die die Spediteure mit zusätzlichen Kosten belastet haben“, sagt Elvis-Chef Eschborn. „Jetzt ist auch bei den

Netzwerken ein Trend zu standardisierten Sendungsgrößen festzustellen, wie es die Großen der Branche bereits seit Langem praktizieren.“ Für systemische Teilladungen wird dafür verstärkt das Netzwerk von Elvis bemüht. Die Konsequenz ist, dass die Kapazitäten am Hub in Knüllwald, den rund 120 Partner mit insgesamt 150 Lkw pro Nacht ansteuern, aufgestockt werden muss. „Wir werden die Kapazitäten verdoppeln“, sagt Elvis-Chef Eschborn.

Davon würde auch die geplante internationale Expansion profitieren: Laut Eschborn könnten dann aus dem Ausland kommende Lkw ihre Teilladungen in Knüllwald in das deutsche Netz einspeisen – „mit Kreditkarte bezahlen und die Sendung dalassen“, so die Vision des Vorstands.

Auch den Boom des Outsourcing- und Kontraktlogistikgeschäfts nutzen die Elvis-Mitglieder. In der Kontraktlogistik würden Umsatzrenditen von bis zu 7 Prozent winken, was für die üblichen 1 bis 1,5 Prozent Marge, mit denen sich viele Transportdienstleister zufriedengeben, ein schönes Plus sei. Den Trend unterstützt der Verbund daher mit einer eigenen Warehouse-Sparte.

Gute Geschäfte also allenthalben – allerdings machen Jochen Eschborn und Nikolja Grabowski, Leiter der politischen Kommunikation bei Elvis, derzeit eine Unsicherheit bei den Unternehmen aus. „Als würde ein Unwetter aufziehen“, sagt Eschborn.

„Die Branche muss sich mit vielen Themen beschäftigen, vom Personalmangel über einen drohenden Anstieg der Dieselsteuern bis hin zur Digitalisierung und allgemein zum rasanten Tempo der Veränderungen“, sagt Nikolja Grabowski, „das ist für viele Unternehmen schwer in Verbindung mit ihrem Alltagsgeschäft zu bringen. Denn gleichzeitig läuft das Geschäft, und durch die Preisanpassungen der jüngeren Vergangenheit verzeichnen die meisten auch durchweg gute Ergebnisse.“

Deswegen verantwortet Grabowski das neue Informationsangebot des Netzwerkes aus Alzenau. „Es war der Wunsch der Mitglieder nach mehr Orientierung, nach Informationen darüber, welche Konsequenzen bestimmte Entwicklungen für sie haben“, sagt er – gemessen am hohen Informationsbedarf hätten die meisten Unternehmer im Tagesgeschäft zu wenig Zeit, sich die Kenntnisse

über das aktuelle Geschehen zu beschaffen. Das Informationsangebot umfasse daher neben einem Pressespiegel mit Fokus auf die Branche auch die nähere Erläuterung einzelner Themen. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen politische Entscheidungen bei den Mitgliedern haben, spiegelt Grabowski auch in die Politik zurück.

Grabowski ist eingebunden in den Planungsprozess rund um die geplante LNG-Tankstelle in der Nähe des Hubs in Knüllwald, bei dem neben dem Tankstellenanbieter mit der Gemeinde verhandelt werden musste. „Die Förderanträge laufen, und das Genehmigungsverfahren sollte bis Jahresende geklärt sein.“

Ihren Platz findet die Tankstelle auf dem Autohof von Hoyer. Ein Tankwart nimmt den Fahrern die Arbeit ab, somit entfällt laut Grabowski der Schulungsbedarf für die Fahrer. „LNG ist für unsere Hubverkehre eine gute Lösung, weil die Entfernung der Touren planbar ist und alle in der Nacht den Hub anfahren“, sagt Eschborn. Dort übernehmen sie dann jeweils ein bereits betanktes Fahrzeug.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Carsten Nallinger

NEUE SERVICES

- **Warehouse:** 1,4 Millionen Quadratmeter Lagerfläche an 280 Standorten bieten die Elvis-Mitglieder im Verbund an und kommen damit dem Trend zum Outsourcing und zur Lager- und Kontraktlogistik nach. In der neuen Sparte „ware.house“ sollen sich die Mitglieder, die Lagerlogistik im Portfolio haben, zunächst hinsichtlich spezieller Konzepte, Regelungen und Schwierigkeiten austauschen und informieren können. Ziel für die Zukunft ist, das Angebot den Verladern zentral zu offerieren.
- **Consulting:** Fehlende Transparenz schafft Unsicherheit – Elvis bietet seinen Mitgliedern deshalb jetzt auch eine Logistikberatung an, bei der es etwa um betriebswirtschaftliche Kennzahlen und um Controlling geht.
- **Blue.net:** Das neue Online-Kommunikationsportal von Elvis bietet den Mitgliedern ähnlich aktuelle Informationen und die Möglichkeit, sich in verschiedenen Gruppen am Austausch untereinander zu beteiligen, frei nach der Devise „pull statt push“. Dabei will Elvis laut Eschborn neben den Geschäftsführern gezielt auch die anderen Mitarbeiter der Mitgliedsunternehmen ansprechen, etwa Speditionsleiter und Disponenten.

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

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Fahrer schätzen und halten

Qualitätslogistik bleibt der Anspruch der Spedition Wormser – Zusammenspiel mit externem Management

Der Anspruch der Spedition wird in einem Wort deutlich. Es heißt „Qualitätslogistik“ und prangt in blauen Buchstaben auf den Planen und Siloaufliegern des Unternehmens. Die auf Baulogistik spezialisierte Spedition Wormser aus Herzogenaurach, von der die Rede ist, will diesen Anspruch weiterhin verteidigen. Das gilt trotz aller Erschwernisse, etwa in Zusammenhang mit dem Fahrermangel, der manch ein Unternehmen zu Kompromissen bei der Mitarbeiterauswahl zwingt, oder mit Blick auf mögliche Kosteneinsparungen durch die Verladeseite.

„Unsere Kunden waren von uns bislang eine Fünfsternequalität gewöhnt“, sagt Spediteur Hans Wormser im Gespräch mit trans aktuell. Daran solle sich auch in Zukunft nichts ändern – nachdem er sich aus der Geschäftsführung zurückgezogen hat und an die Spitze des neuen Aufsichtsrats gewechselt ist. Mithilfe von Beratern hatte er seine Spedition vor zwei Jahren in eine Aktiengesellschaft mit Mirko Schmidt als Vorstandsvorsitzendem überführt, doch dazu später mehr.

Der hohe Qualitätsstandard habe aber auch seinen Preis. „Unsere Kunden wissen, dass wir immer ein paar Euro teurer sind als der Wettbewerb“, sagt Wormser und begründet dies damit, dass der Fuhrpark neu sei und die Fahrer regelmäßig qualifiziert sowie in ihr Equipment eingewiesen würden. Sie wüssten genau, wie eine 27 Meter lange Kranauslage zu bedienen sei und mit welchem Druck welches Ladegut aus einem Siloaufleger ausgeblasen werden müsse.

„Die Arbeit unserer Mitarbeiter ist sehr diffizil, sie müssen deutlich mehr als nur Lkw-Fahren können“, erläutert Wormser. Ihm ist es wichtig, dass die Fahrer auch beim Kunden ordentlich auftreten und ihren Entladeplatz sauber verlassen. „Unsere Fahrer haben deswegen immer Besen und Schaufel dabei“,



Arbeiten Hand in Hand – auch beim Thema Nummer eins, dem Fahrermangel: der Vorstandsvorsitzende Mirko Schmidt (l.) und der Aufsichtsratsvorsitzende und Gesellschafter Hans Wormser.

erzählt der Unternehmer. Das passt zum Firmenslogan, der lautet: Mit sauberer Arbeit auf Erfolgskurs. Zur Qualität gehört für Wormser auch, dass alle Fahrer Deutsch sprechen. Etwa 70 Prozent seien deutschstämmig, was heute eher die Ausnahme sein dürfte.

Fahrer fair entlohnen

Und weil die Fahrer gefordert sind und Qualitätslogistik liefern müssen, sollen sie dafür auch fair entlohnt werden – so die Überzeugung der Chefs. „Wir müssen unsere Fahrer pflegen, anständig bezahlen und Sozialleistungen bieten“, betont Wormser. Vorstandschef Schmidt ergänzt, dass die Disponenten mitunter Klimmzüge machen müssten, um die Fahrer am Wochenende wieder zur Familie nach Hause zu bringen. „Dazu nehmen wir viel Geld in die Hand.“

Bei diesem Einsatz für die Fahrer werde es auch künftig keine Abstriche geben. „So schlimm es auch am Markt zugehen und unser Engagement vielleicht die Ausnahme sein mag: Wir holen unsere Fahrer zu ihren Familien heim“, bekräftigt Hans Wormser und ist überzeugt, dass dies die Mitarbeiter stärkt und motiviert, im Unternehmen zu bleiben. Am liebsten würde er Fahrern eine eigene Dusche und Toilette im Lkw spendieren. Deshalb plädiert er dafür, die neuen Spielräume bei der Lkw-Gestaltung für die Kabine und damit für den Fahrerkomfort zu nutzen – und nicht als Erstes an zusätzlichen Laderaum zu denken.

Die Verantwortung gegenüber seinen Fahrern, aber letztlich gegenüber allen 550 Mitarbeitern an elf Standorten in Deutschland, Polen, Tschechien und der Slowakei war auch der Grund dafür, dass Wormser die väterliche Spedition nicht an einen großen Logistik-

dienstleister oder einen Investor verkaufen wollte. Mit Beratern schuf er vor zwei Jahren ein Konstrukt, das den Fortbestand der Spedition als Familienunternehmen sichert. Gesellschafter der neuen Aktiengesellschaft bleiben Hans Wormser und seine Söhne Thomas und Stefan. Beide zog es zu seinem Bedauern nicht in die Geschäftsführung, wobei Thomas Wormser im Unternehmen tätig ist und dort die Einkaufs- und Immobilienfragen verantwortet.

Dass er den Generationswechsel im Unternehmen vollzogen hat, stimmt Hans Wormser froh. „Jetzt müssen junge Leute ran“, betont der 70-Jährige. Angesichts des digitalen Wandels hält er das für unabdingbar, die nächste Generation gehe damit viel selbstverständlicher um. Zuvor hatte der Unternehmer bereits seine Ehrenämter als Präsident des Landesverbands Bayerischer Transport- und Logistikunter-

nehmen (LBT), als BGL-Vizepräsident und als Aufsichtsratsvorsitzender bei der Kravag-Sach beendet.

Mit dem Generationswechsel bei Wormser gehen neue Strukturen einher. Unter anderem gibt es nun unterschiedliche Leitungsgremien mit unterschiedlichen Rollen und teils neuen Akteuren. Einer davon ist der Vorstandsvorsitzende Mirko Schmidt. Der 50-Jährige kam von außen und hat zahlreiche Stationen mit Führungserfahrung in der Logistik absolviert. Ihm zur Seite steht Bertram Rupprecht als Finanzvorstand, der seit mehr als 25 Jahren im Unternehmen tätig ist. Gefördert und gefordert wird das Duo vom neuen Aufsichtsrat, dem Hans Wormser, Alfred Gaffal, Ehrenpräsident der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft (VBW), und Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), angehören.

Ohne Einflüsse agieren

Bei vielen Themen arbeiten Vorstand und Aufsichtsrat Hand in Hand, teilweise gehen Wormser und Schmidt gemeinsam zu den Kunden – auch, um sie darin zu bestärken, dass die Familie weiterhin hinter dem Unternehmen steht. Eines ist für den Aufsichtsratschef aber auch klar: So eng das Zusammenspiel von Vorstand und Aufsichtsrat ist, so hoch ist die Mauer zwischen Gesellschaftern und Management. „Der Vorstand muss ohne Einflüsse agieren dürfen“, betont Wormser. Und auch der Gewinnausschüttung habe man Grenzen gesetzt, damit der Eigenkapitalanteil nicht geschmälert werde.

Was wiederum das Miteinander von Aufsichtsrat und Vorstand angeht, verschweigt Wormser nicht, dass die Anforderungen ans Management hoch seien. Ein Ziel lautet, das Unternehmen profitabler zu machen; angestrebt wird eine Umsatzrendite von fünf bis sechs Prozent. Schmidt will hierzu auch den Logistikkanteil ausbauen sowie die Potenziale der Digitalisierung nutzen und prüfen, wie künstliche Intelligenz dem Fuhrparkmanagement und der Disposition zu mehr Effizienz verhelfen kann – etwa, indem das System selbstständig Vorschläge zur Routenoptimierung macht und Disponenten damit auch teilweise die Arbeit erleichtern kann.

DAS UNTERNEHMEN

Die Aktiengesellschaft Hans Wormser hat ihren Schwerpunkt in der Baulogistik, setzt aber auch Silofahrzeuge für Lebensmitteltransporte und Planen-Lkw mit Mitnahmestapler für Standardgüter ein. Hinzu kommen Lager- und Logistikaktivitäten auf 60.000 Quadratmeter Fläche. Das 1945 von Konrad Wormser gegründete Unternehmen mit Zentrale in Herzogenaurach beschäftigt an elf Standorten in Deutschland, Polen, Tschechien und der Slowakei rund 550 Mitarbeiter. Der Fuhrpark umfasst rund 200 eigene ziehende Einheiten. Rund 80 Prozent der Transporte erledigt Wormser im Selbsteintritt.

Doch auch für Schmidt steht fest, dass diese Überlegungen nur im Zusammenspiel mit den Fahrern zu realisieren sind. Deren Stellenwert wird seiner Prognose nach noch weiter steigen, weshalb der Vorstand die Fahrerbindung und -akquise als eines seiner Top-Themen ansieht. „Wir werden massiv in die Fahrerrekutierung und -qualifizierung investieren“, kündigt Schmidt an.

Er habe bereits einen Fahrpersonalmanager eingestellt, der sich ausschließlich um die Belange der Fahrer kümmere. Auch die Bemühungen zur Akquise über soziale Netzwerke und Jobportale würden intensiviert. „Wir setzen uns aber auch mit neuen Arbeitszeitmodellen und Anstellungsmöglichkeiten für Frauen auseinander“, erläutert Schmidt. 2018 stellte Wormser erstmals zwei weibliche Fahrerazubis und eine Fahrerin ein. „Das sind erste Anfänge“, sagt er.

Insgesamt sind zurzeit zwölf Fahrerazubis bei Wormser beschäftigt. Hinzu kommen vier Kfz-Mechatroniker-Lehrlinge und vier angehende Speditionskaufleute. Wormser investiert in ihre Zukunft und damit weiter in Qualitätslogistik.

Text und Fotos: Matthias Rathmann

SERVICE FÜR DRITTE

Ob Reparaturen, Hauptuntersuchung, OBU-Austausch, Lkw-Wäsche oder Kesselinnenreinigung: Wormser bietet Flottenbetreibern aus der Region oder gestrandeten Pannenfahrzeugen eine Vielzahl an Nutzfahrzeugservices an. Diese Angebote sollen künftig noch weiter ausgebaut werden. Bereits seit 1974 ist die Spedition DAF-Servicepartner und kann alle Reparaturen ausführen und die jeweiligen Teile ordern (Originalteile und die TRP-Produktlinie). Seit 2018 ist die Werkstatt, die über drei Straßen verfügt, Partner des Werkstattnetzwerks Alltrucks von Bosch, Knorr-Bremse und ZF und kann damit alle Nutzfahrzeuge vom Transporter bis zum schweren Kipper wieder flottmachen.

Der Nutzfahrzeug-Servicebereich gewinnt bei Wormser an Bedeutung. Inzwischen sind dort 20 Mitarbeiter beschäftigt. 2018 wickelten sie 3.700 Aufträge in der Werkstatt ab (davon 60 Prozent für Drittkunden, 40 Prozent für die eigene Flotte) und führten rund 7.000



Lkw-Wäschen aus (4.000 Außenreinigungen konventioneller Lkw sowie 3.000 Silo-Innen- und -Außenreinigungen). Auch die Innenreinigung von Kühlzügen gehört zum Angebot der Waschanlage in Herzogenaurach. Die Wormser-Verantwortlichen sehen bei der Hochdruckinnenreinigung (mit Zertifikat zum Beispiel für Verladern einen steigenden Bedarf, auch angesichts der hohen Hygienestandards in der Lebensmittelindustrie. Eine weitere Anlage wollen sie im August am Standort Schelklingen in Betrieb nehmen. Neu ist auch das Joint Venture Aquadetox Logistics, an dem Wormser beteiligt ist und das Kunden Angebote zur Abwasseraufbereitung macht.



Die Großen wachsen rasant

Girteka und Hegelmann vermelden Rekorde – Planung weist steil nach oben



Der Geschäftsbericht von Girteka Logistics zeigt nach eigenen Angaben für das Geschäftsjahr 2018 „ein weiteres bemerkenswertes Ergebnisjahr“. Das organische Wachstum des Unternehmens habe mit einem Umsatzwachstum von 37 Prozent einen Rekordwert von 764 Millionen Euro erreicht. Allein im vergangenen Jahr stiegen 4.000 neue Mitarbeiter in das Unternehmen ein, womit Girteka aktuell rund 15.000 Menschen beschäftigt. Ein besonderes Augenmerk hat der Logistiker dabei auf den Ausbau der IT gelegt, die verdreifacht wurde, wobei sogar Fördermittel der EU geflossen sind.

Dabei soll es nicht bleiben, denn die Wachstumspläne gehen bedeutend weiter. Ziel ist es, bis zum Jahr 2021 den Fuhrpark von

derzeit rund 6.000 auf dann etwa 10.000 Lkw aufzustocken. Im gleichen Zeitraum soll die Zahl der Fahrer von 12.000 auf 20.000 steigen. „Europa ist unser Hauptmarkt, und wir sind schneller gewachsen als andere wichtige Akteure, indem wir unsere Vorteile genutzt haben: Skalierbarkeit und Prozessqualität“, erklärt Edvardas Liachovicus, CEO von Girteka Logistics.

Im Zuge der weiteren Expansion plant Girteka, den Firmensitz zumindest teilweise in die Nähe des Flughafens Vilnius zu verlagern. Der neue Hauptquartierkomplex, der sogenannte Girteka Campus, soll bis 2021 fertig sein. Der Standort entsteht auf einer Fläche von 16 Hektar und umfasst neben dem Verwaltungsgebäude auch ein Lkw-Servicecenter sowie ein Einkaufs- und Freizeitzentrum.

Dies werde Girteka Logistics dabei helfen, „die geplante Erweiterung der Belegschaft auf 23.000 Mitarbeiter bis 2021 zu bewältigen“, heißt es seitens des Unternehmens.

Grund zur Freude gibt es auch bei dem deutschen Unternehmen Hegelmann Transporte. Es hat in der Nähe von Kaunas in Litauen entlang der Autobahn Kaunas-Klaipeda ein Büro eröffnet. Der Logistiker investierte rund fünf Millionen Euro in das 4.000 Quadratmeter große Büro mit Platz für 500 Mitarbeiter. Das Büro befindet sich in einem Komplex, in dem Hegelmann Logistics zudem erst kürzlich ein zweites Lager mit 5.300 Quadratmetern eröffnet hat. Damit seien insgesamt fast 15.000 Quadratmeter verbaut – und die Mitte des Projekts beinahe er-

reicht. Denn Hegelmann hat großes vor: Innerhalb eines Jahres sollen zwei weitere Lager gebaut werden, für die rund fünf Millionen Euro investiert werden. Die Gesamtfläche werde zukünftig rund 38.000 Quadratmeter betragen.

„Die Hegelmann-Group ist in 15 Ländern vertreten. Die litauische Niederlassung ist jedoch eine der größten und strategisch wichtigsten“, erklärt Anton Hegelmann. Und Siegfried Hegelmann ergänzt: „Wir haben hier in Litauen wichtige Pläne, daher eröffnen wir dieses Büro und bauen das Logistikzentrum weiter aus.“ Laut eigenen Angaben verfügte Hegelmann im Jahr 2018 noch über eine Flotte von 2.100 Lkw, 2.500 Anhängern und 2.800 Fahrern, die 255 Millionen Kilometer zurücklegten. Aktuell hat die Gruppe bereits mehr

als 3.300 Lkw, 3.800 Anhänger und 4.300 Fahrer am Start. Bis Ende 2020 sollen es dann 4.000 Sattelzugmaschinen, 4.500 Trailer und 5.200 Mitarbeiter am Steuer sein.

Die Hegelmann-Gruppe hat das Jahr 2018 mit einem Umsatz von 420 Millionen Euro abgeschlossen. Im Vergleich dazu betrug der Umsatz von Hegelmann Transporte im vergangenen Jahr rund 209,5 Millionen Euro. Mehr als 1.500 Mitarbeiter arbeiten in den Unternehmen der Gruppe in Litauen.

Dass die Größe allein kein weiteres Wachstum garantiert, zeigt allerdings das Beispiel Waberer's (siehe Kasten). Dennoch lässt sich eine gewisse Konsolidierung in der Branche nicht abstreiten.

Text: Carsten Nallinger |
Fotos: Daimler, Hegelmann

WABERER'S BAUT AB

- Die ungarische Großspedition Waberer's fährt im ersten Quartal 2019 weiter in die Verlustzone
- Das Ergebnis (Ebitda) ging gegenüber dem Vorjahr um 24 Prozent auf 15 Millionen Euro zurück
- Im Geschäftsjahr 2018 gab es einen Nettoverlust von rund 13,9 Millionen Euro
- Als Folge dieser Entwicklung gab Waberer's bekannt, die Lkw-Flotte zu verkleinern

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

You'll never drive alone!

Über 100.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa: Sichern Sie sich Ihre Tank- und Servicekarte für das größte Versorgungsnetz der Branche! Damit Sie niemals auf der Strecke bleiben.

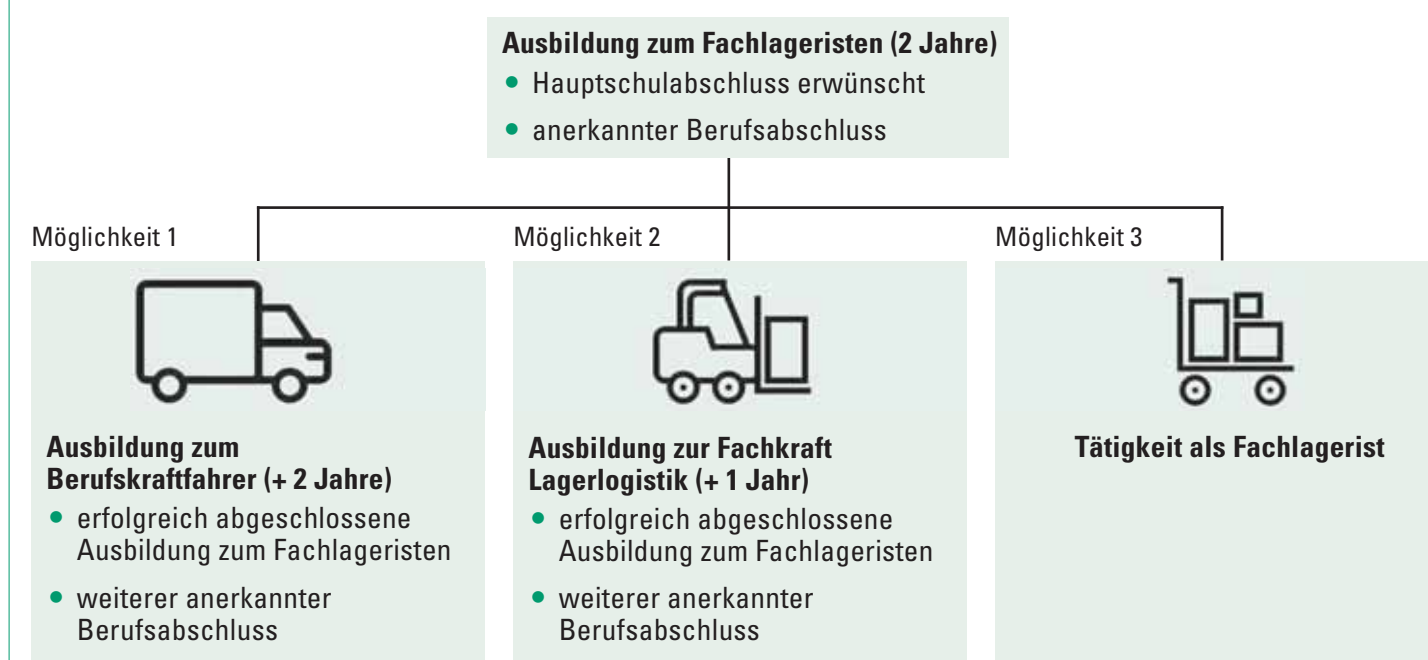
dkv-euroservice.com

You drive, we care.

Lehrangebote neu denken

Wie Alfred Schuon und die Barth Logistikgruppe nach dem 2plus2-Konzept ausbilden

ÜBER DEN FACHLAGERISTEN ZUM BERUFSKRAFTFAHRER (BKF)



„Ich konnte auf Vorkenntnissen aufbauen“

AZUBI BORIS SAUTER
SCHLIESST SEINE
AUSBILDUNG
DEMNÄCHST AB

Der Mangel an Berufskraftfahrern ist ein bekanntes Problem in der Branche. Um besonders junge Hauptschulabgänger für den Job im Fahrerhaus zu begeistern, startet das Speditionsunternehmen Alfred Schuon aus Haiterbach (Baden-Württemberg) ab kommenden September ein neues und kombiniertes Ausbildungsangebot: das 2plus2-Konzept.

„Viele Schüler sind erst 15 Jahre alt, wenn sie die Hauptschule verlassen. Eine Lehre zum Berufskraftfahrer können sie jedoch erst mit 17 Jahren beginnen. Um interessierte Jugendliche nicht wegen ihres Alters als potenzielle Kandidaten für den Fahrerjob zu verlieren, haben wir das neue Ausbildungsmodell entwickelt“, sagt Heike Kreidler, Ausbildungsleiterin bei Alfred Schuon. Dieses Konzept ermöglicht nicht nur den Einstieg in die Lehre mit 15 Jahren, sondern zugleich den Erwerb zweier anerkannter Berufsabschlüsse innerhalb von vier Jahren. Kombiniert werden dabei die Lehren zum Fachlageristen und zum Berufskraftfahrer (BKF). Letztere Ausbildung verkürzt sich hierbei um ein Jahr der üblichen Ausbildungsdauer.

Führerscheine als Anreiz

Neben dem Zeitgewinn soll auch die Übernahme der Kosten für den Pkw- und Lkw-Führerschein Anreize schaffen. Zudem werden die Lehrlinge während der Ausbildung mit dem Gehalt eines ausgereiften Kraftfahrers entlohnt, sobald sie selbständig unterwegs sind.

Warum setzt Schuon auf das 2plus2-Konzept? „Es ist der Fachkräftemangel. Wir brauchen diese Nachwuchskräfte“, erklärt Kreidler. Zurzeit beschäftigt die schwäbische Spedition drei angehende Berufskraftfahrer. Ausgebildet werden können bis zu sechs pro Ausbildungsjahr. „Der Beruf des Kraftfahrers ist bei weitem unterschätzt. Jeder bestellt online und möchte seine Pakete pünktlich geliefert bekommen, doch keiner sieht den Wahnsinnsjob dahinter“, betont Kreidler.

Das neue Ausbildungskonzept bietet noch eine andere Option: Wer nach der Lehre zum Fachlageristen nicht hinter das Steuer

eines Lkw möchte, kann sich innerhalb eines weiteren Jahres zur Fachkraft für Lagerlogistik ausbilden lassen oder seine Tätigkeit als Fachlagerist fortsetzen.

Auch die Logistikgruppe Barth aus Burladingen auf der Schwäbischen Alb setzt auf das 2plus2-Konzept. Der Auszubildende Boris Sauter schließt die Ausbildung nach dem 2plus2-Konzept demnächst ab. Er hatte zuvor bei Barth zunächst eine Ausbildung zum Fachlageristen durchlaufen. Seitdem absolviert er eine verkürzte Ausbildung zum Fahrer. „In vier Jahren zwei Berufe lernen, das hat schon etwas“, sagt Ausbildungsleiter Michael Pfister. Und auch Azubi Sauter lobt die Vorteile: „Bei Themen wie der Ladungs-

bei der regulär zweijährigen Lehre zum Fachlageristen, sondern eher während der verkürzten Ausbildung zum Berufskraftfahrer. „Dann müssen sich die Azubis die Ausbildungsinhalte eines kompletten Jahrs in Eigenregie aneignen“, betont Pfister. Mit dem notwendigen Engagement sei das jedoch zu schaffen, zumal die Azubis wie bereits erwähnt Vorkenntnisse haben.

Mit der IHK abstimmen

Das 2plus2-Konzept befindet sich im Einklang mit den Vorgaben der Industrie- und Handelskammern (IHK). Manfred Weigl vom

Einstiegsalter von mindestens 17 Jahren für Azubis zum BKF.

Der Ausbildungsrahmenplan erfordert beim BKF ab dem zweiten Ausbildungsjahr auch das Führen von Fahrzeugkombinationen und Sattelfahrzeugen der Klasse CE. Folglich müsste bis zu diesem Zeitpunkt der Erwerb der entsprechenden Führerscheinklassenstufen (B, C, CE) abgeschlossen sein. Dies ist im Fall der C- und CE-Fahrerlaubnis jedoch nur mit einem bei der IHK eingetragenen Ausbildungsverhältnis zum BKF und mit dem Erreichen des 18. Lebensjahres möglich.

Eine vorangestellte Erstausbildung zum Fachlagerist eignet sich aus Sicht der IHK Ostwürttemberg gut, jungen Menschen einen ersten berufspraktischen Einblick in die logistischen Abläufe einer Spedition zu geben und gleichzeitig mit einem vollwertigen Ausbildungsberuf abzuschließen. Erste Berührungspunkte zum Beruf des Berufskraftfahrers ergeben sich demnach beispielsweise durch gelegentliches Mitfahren mit einem Kollegen zur Auslieferung.

„Nach zwei Jahren Ausbildungszeit zum Fachlagerist sind die Jugendlichen zudem persönlich reifer und können die Anforderungen besser erfüllen. Dann können die Auszubildenden selbstsicher entscheiden, ob ihnen die Ausbildung genügt, oder ob sie noch Fachkraft für Lagerlogistik oder Berufskraftfahrer werden wollen.“

Beim 2plus2-Konzept empfiehlt Weigl grundsätzlich eine vorherige Absprache mit der für den Ausbildungsbetrieb zuständigen IHK sowie mit der örtlich zuständigen Berufsschule.

Text: Ralf Lanzinger |
Foto: Matthias Rathmann |
Grafik: Frank Haug



sicherung habe ich Vorkenntnisse, die mir nun bei der Ausbildung zum BKF zugute kommen.“

Ein Azubi hat bei Barth diese Ausbildung bereits durchlaufen. Er ist bei dem Unternehmen nun als Berufskraftfahrer im Einsatz. Ein weiterer, zurzeit 18-jähriger Azubi startete das 2plus2-Konzept vergangenen August in der Barth-Niederlassung in Kandel. Der Azubi wohnt in einer Wohngruppe, die vom Jugendamt betreut wird. Momentan absolviert er die Ausbildung zum Fachlageristen. Es ist geplant, dass er am 1. August 2020 seine verkürzte Ausbildung zum Berufskraftfahrer beginnt.

Ausbildungsleiter Michael Pfister weist darauf hin, dass sich das Modell vor allem für Schulabgänger eignet, die mit 15 für eine BKF-Ausbildung noch zu jung sind. Er betont allerdings, dass dieses Modell den Azubis einiges an Leistung und Einsatzbereitschaft abverlangt. Nicht so sehr

Geschäftsfeld Aus- und Weiterbildung der IHK Ostwürttemberg meint: „Die Spedition sollte ihre Entscheidung für einen verkürzten Folgevertrag zum BKF erst anhand der Prüfungsergebnisse und betrieblichen Leistungen bei der Ausbildung zum Fachlageristen treffen. Bei der Ausbildung zum BKF handelt es sich schließlich um eine Kann-Lösung.“ Die IHK Ostwürttemberg empfiehlt ein

VERKÜRZTE AUSBILDUNGSZEIT ZUM BKF

- Der Einstieg in die Berufsschule der Berufskraftfahrer erfolgt beim 2plus2-Konzept in der Regel im zweiten Schuljahr.
- Daher sollte der Azubi den Stoff aus dem ersten Schuljahr nachholen.
- Auch der Ausbildungsbetrieb muss dafür sorgen, dass der Stoff des ersten Ausbildungsjahres praktisch nachgeholt und die beruflichen Erfahrungen aus der vorherigen Ausbildung ergänzt und vertieft werden.
- Die schulische Ausbildung erfolgt meist als Blockunterricht. Hierbei beträgt die Blocklänge drei bis vier Wochen. Die Blöcke sind gleichmäßig über das Schuljahr verteilt.

Regelungen angepasst

Verbände empfehlen die überarbeiteten Logistik-AGB 2019

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) sowie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) empfehlen unverbindlich, ab 1. Juli die Logistik-AGB 2019 anzuwenden. Gemeinsam mit dem Institut für Logistikrecht und Riskmanagement (ILRM), Bremerhaven unter Leitung von Prof. Dr. Thomas Wieske haben die Bundesverbände die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für sogenannte speditiionsunübliche logistische Leistungen aktualisiert und erweitert. „Die Logistik-AGB regeln die logistischen Leistungen, die von den ADSp ausgeschlossen sind“, erklärt Wieske auf Anfrage von trans aktuell.

Leistungen, die von den Logistik-AGB betroffen sind, sind demnach etwa Arbeiten, bei denen der Spediteur als Logistiker sich an der Substanz des Gutes zu schaffen mache oder vertragliche Leistungen für den Auftraggeber vornehme, also den Kunden des Auftraggeber etwa über ein Call Center berät oder Geräte aufstellt, austauscht oder repariert oder Teile montiert.

Diese Leistungen fallen nicht oder nur punktuell in den Anwendungsbereich der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) und werden daher durch ergänzende Regelungen der Logistik-AGB abgedeckt. Je nach Anwendungsbereich folgen laut Wieske unterschiedliche Aufgaben und Pflichten für Auftraggeber und Auftragnehmer, aber auch weitergehende Instruktionen des Auftraggebers gegenüber dem Spediteur beziehungsweise



Logistikunternehmen als „verlängerter Werkbank“. Diese veränderte Struktur durchziehe die Bestimmungen der Logistik-AGB.

Mit den Logistik-AGB 2019 wurden demnach zur einfachen praktischen Umsetzung weitgehend einheitliche Standards für die Auftragserteilung und -ab-

wicklung definiert, indem zahlreiche Klauseln in Anlehnung an inhaltlich korrespondierende Passagen der ADSp 2017 überarbeitet wurden. Laut Wieske wurden die Logistik-AGB zudem unter Mitarbeit von BGL und AMÖ auf eine breitere Basis gestellt sowie die Regelungen an die Rechtspre-

chung, Gesetzesanpassungen sowie an die Inflation angepasst (Haftungshöchstbeträge). Die Struktur der Logistik-AGB sei jedoch im Wesentlichen unverändert geblieben.

Text: Ilona Jüngst | Foto: fotogestoeber - stock.adobe.com

1.
Juli 2019

IST DAS
STARTDATUM DER
ÜBERARBEITETEN
LOGISTIK-AGB

Zusätzliche Risiken

Unklarer Verweis zu ADSp kann zu Problemen führen

Der Passus „Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, jeweils neueste Fassung“ steht so oder so ähnlich unter dem Punkt AGB bei vielen Unternehmen. Aber aufgepasst: Allein mit diesem Hinweis kann ein Einbezug der ADSp 2017 nicht hergeführt werden.

Darauf macht der Rechtsanwalt Carsten Vyvers von der Anwaltskanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein in Frankfurt aufmerksam. Seiner Erfahrung nach wird das seit gut zwei Jahren existierende Bedingungsnetzwerk der ADSp 2017 von allen wesentlichen Akteuren zur Anwendung empfohlen und von zahlreichen Unternehmen auch genutzt. „Gleichwohl scheitert ein Einbezug der ADSp 2017 in einer Vielzahl von Fällen“, sagt der Experte für Transport- und Speditiionsrecht. Schuld daran hat die Bezeichnung „neueste Fassung“.

„Bekanntlich hatte sich im Laufe der gescheiterten Verhandlung 2015 auch ein Streit um die Namensrechte an den ADSp entwickelt“, sagt Vyvers. ADSp sollten nach Auffassung der Verladerverbände nur gemeinsam ausgehandelte Bedingungsnetze genannt werden dürfen. Die Ver-

laderverbände selbst hatten daher ihr Bedingungsnetzwerk Deutsche Transport und Lagerbedingungen (DTLB) genannt. Die Spediteure hatten hierauf reagiert und ihr Bedingungsnetzwerk ADSp 2016 genannt. „Die Hinzufügung der Jahreszahl ist seitdem obligatorisch“, sagt der Anwalt.

Hinzu komme, dass die Haftungsbegrenzung pro Schadensfall und Schadensereignis jeweils um 25 Prozent heraufgesetzt worden sind, wenn man die ADSp 2017 mit den ADSp 2003 vergleicht. Dies war als Zugeständnis für die Verladenseite gedacht. Für Schäden im speditiionellen Gewahrsam haftet der Spediteur nunmehr mit 8,33 Sondernutzungsrechten pro Kilogramm statt wie früher fünf Euro pro Kilogramm. „Dies hat sich jedoch noch nicht überall herumgesprochen, sodass hier an der einen oder anderen Stelle auch noch der Verweis auf die falschen Haftungswerte erfolgt“. Tauche in dem Verweis des Speditors daher eine Haftung von früher fünf Euro pro Kilogramm beziehungsweise ein Million Euro je Schadensfall oder zwei Millionen je Schadensereignis auf, kann er damit nicht die ADSp 2017 meinen, sagt der Anwalt.

Text: Ilona Jüngst

Der neue Ford Ranger

Herausforderung
angenommen.

Im Alltag warten jeden Tag neue Herausforderungen. Schön, wenn es einen gibt, der sie alle meistert – der neue Ford Ranger. Ein leistungsstarkes Arbeitstier mit den Vorzügen eines Pkw: bis zu 3.500 kg Anhängelast, moderne Fahrer-Assistenzsysteme, 10-Gang-Automatikgetriebe und durchzugsstarke Motoren.

Eine Idee weiter

Vorausschauend Preise planen

Künstliche Intelligenz krepelt die Logistik um – Blockchain nur bedingt geeignet



Auf der Weltleitmesse Transport Logistic 2019 drehten sich viele Lösungen und Vorträge um die neuen Möglichkeiten der Automatisierung. „Der Grad der Digitalisierung hängt nicht von der Größe des Unternehmens ab, sondern vom Geschäftsmodell. Weit mehr

als die Hälfte aller Transportfälle können zukünftig digital gemanagt werden, für die übrigen braucht es weiter klassische Kompetenzen“, erklärte Frank Huster, Hauptgeschäftsführer DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. Erfolgreich sei letztlich derjenige, der beides beherrsche.

An dieser Stelle plädierte Prof. Michael ten Hompel, Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), für eine offene Supply-Chain-Plattform auf Open-Source-Basis in Europa, und er hofft dabei auf eine automatisierte multimodale Transportplanung. Grundlage da-

für sei die künstliche Intelligenz (KI) – beziehungsweise vor allem das maschinelle Lernen.

Die Logistik lasse sich komplett in Regeln abbilden – ähnlich wie die Geometrie. „Die Logistik ist folglich in sich berechenbar – auch wenn das nicht heißt, dass wir alles vorhersagen können.“ Und das wiederum werde unter KI gefasst. Es gehe um komplexe Datenmengen und darum, in ihnen Muster zu erkennen. Dabei werde KI von einem Drittel der Befragten als Gefahr angesehen – aber auch bereits von zwei Dritteln als Chance eingeschätzt.

Kapazität planen

Dr. Joachim Weise, Senior Vice President Data Strategy and Analytics bei DB Schenker, gehört zur zweiten Gruppe. Sein Unternehmen setzt bereits auf KI und nutzt sie für Nachfrage-Prognosen, die Kapazitätsplanung sowie bei der Automatisierung von Prozessen. Diese Technologie werde die Branche verändern, ist er sich sicher. DB Schenker habe daher auch bewusst eine eigene Abteilung dafür ins Leben gerufen. Ob Predictive Pricing (vorausschauende Preisanpassung) oder Volumenprognose – die Voraussetzung sei immer das Vorliegen von Massendaten – „die auch noch qualitativ hochwertig sein müssen“, erklärte Weise. Oft hapere es aber genau daran, diese Daten beispielsweise von den Carriern zu bekommen.

Nach seinem Dafürhalten gibt es sicherlich noch ethische Fragen, wie etwa beim autonomen Fahren. „An dem Punkt sind wir in der Logistik aber noch nicht. Wir wollen verstehen, wo sich die Flurförderfahrzeuge bewegen – aber eben nicht den Mitarbeiter überwatchen“, erläuterte er. Die sollen ohnehin lediglich unterstützt, nicht aber im Zuge der Automatisierung durch Maschinen ersetzt werden. Was es allerdings brauche, seien „zunehmend andere Jobprofile in der Logistik“. Den guten Speditionskaufmann brauche es weiterhin, wenn er

auch durch KI unterstützt werde. In dem Zusammenhang gelte es zudem, die Mitarbeiter im Unternehmen weiterzuqualifizieren.

Laut Joris D’Inca, Partner beim Beratungsunternehmen Oliver Wymann, droht durch den Einsatz von KI aber durchaus auch Gefahr – allerdings aus einer anderen Ecke: „Innovative Start-ups sind dabei, das klassische Speditionsgeschäft komplett zu digitalisieren“, erklärte er. Vor allem US-amerikanische und chinesische Start-ups drängten mit viel Kapital an den Markt – mit der Gefahr, bisherige Geschäftsmodelle zu zerstören. Die etablierten Logistiker seien daher gut beraten, sich auf die Digitalisierung einzulassen.

Alexander Hoffmann wiederum ist als CEO des Berliner Start-ups TNX Logistics Teil der digitalen Revolution. Sein Unternehmen nutzt KI für die tägliche Lkw-Transportplanung. Die cloudbasierte Software des Dienstleisters helfe Logistikern und Verladern dabei, „jede Fracht optimal zu transportieren“, sagte Hoffmann. Dabei sei es unerheblich, ob es sich um eigene Fahrzeuge, die von Subunternehmern oder auch am Spotmarkt zugekauften Frachtraum handle. Der Erfolg liegt laut dem TNX-Chef auf der Hand: eine nachhaltige Verbesserung der Transportkosten zwischen sieben und zehn Prozent, Vermeidung von Leerfahrten sowie eine Reduktion von CO₂-Emissionen. Doch bei aller Begeisterung sieht er auch die Grenzen der Digitalisierung: „Die Blockchain hat in der Logistik nichts zu suchen“, sagte er. Denn letztlich gebe es immer eine physische Ware, die übergeben werden muss. „Und ich muss darauf vertrauen, dass der Fahrer die Zustellung auch wirklich vorgenommen hat“, erklärte er. Ob das nun in der Blockchain dokumentiert sei oder nicht, ändere jedenfalls nichts an den physischen Fakten. Nicht jede technische Möglichkeit ist folglich auch praktisch sinnvoll.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: Gorodenkoff – stock.adobe.com

ZERO EMISSIONS
ZERO ACCIDENTS
100% EFFICIENCY

ZUKUNFTS

KONGRESS
NUTZFAHRZEUGE
2019

JETZT ANMELDEN
UND PLÄTZE SICHERN

Weitere Informationen und Link zur Anmeldung
www.zukunftskongress-nutzfahrzeuge.de

[Fachausstellung]
[Networking]
[Abendveranstaltung]

19.-20. NOVEMBER 2019

Hotel Titanic
Chaussee, Berlin

VERANSTALTER
DEKRA

MEDIENPARTNER
lastauto omnibus
trans aktuell
TeleTraffic

DIGITALE SPEDITION

- Das Start-up Carrypicker mit Sitz in Hamburg zeigte auf der Transport Logistic, wie es als digitale Spedition mithilfe künstlicher Intelligenz die Disposition von Teilladungen revolutionieren will
- Laut Gründer und CEO Andreas Karanas sorgen rund 50 Parameter sowie ausgeklügelte Algorithmen für eine bessere Auslastung
- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert Carrypicker im Rahmen des Modernitätsfonds m-Fund mit rund 2,4 Millionen Euro
- Ziel ist es, die Auslastung der Lkw von derzeit etwa 70 auf 80 Prozent zu erhöhen

Wechsel der Perspektive

Osnabrücker Logistiker nehmen Sichtweise von Radfahrern ein – Unfallschwerpunkte im Fokus

Eindrücklich war vor allem das Gedenken an die Unfallopfer. An zwei Stellen der rund zehn Kilometer langen Strecke entlang des Osnabrücker Wallrings konnten die 25 Teilnehmer des ersten Osnabrücker Bike Days sich ein Bild von der Verkehrssituation dort machen – unter anderem von den zwei größten Gefahrenstellen, an denen sich schon tödliche Unfälle durch rechts abbiegende Lkw ereignet hatten. Das Besondere dabei: der Perspektivwechsel. Denn alle Teilnehmer, Geschäftsführer, Inhaber oder leitenden Mitarbeiter der Speditionen waren auf dem Rad unterwegs, geführt von einem Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

Nicolas Gallenkamp, geschäftsführender Gesellschafter der Nosta Holding aus Osnabrück, ist als einer der Vorstände beim Kompetenznetz Individuallogistik (KNI) für das Marketing zuständig. Das KNI ist ein Zusammenschluss verschiedener Logistikunternehmen, Hochschulen und öffentlicher Institutionen in der Region Osnabrück, Münster und Bielefeld. Aus diesem Kompetenznetz heraus entstand im vergangenen Jahr, gemeinsam mit dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN), das Aktionsbündnis „Allianz für Sicherheit“, um einen aktiven Beitrag zu mehr Sicherheit im Güterverkehr der Städte zu leisten. „Der Dialog ist uns wichtig“, sagt Gallenkamp im



Gespräch mit trans aktuell. „Wir müssen Akteure sein, die gestalten.“ Und diese Allianz für Sicherheit hat diesen ersten Bike Day ins Leben gerufen.

Der zweite Bike Day soll im Gegenzug Verkehrsplaner, Vertreter des ADFC oder andere Radfahrer-Interessenvertreter ins Fahrerhaus eines Lkw holen und dann ebenso gemeinsam Unfallschwerpunkte aus dieser geänderten Perspektive heraus betrachten. „Für sie ist dann sicher interessant, welchen Radius ein Lkw zum Abbiegen benötigt, welche Verkehrsweite nötig ist, was der tote Winkel für den Fahrer bedeutet und wie es sich insgesamt mit dem innerstädtischen Ver-

kehrfluss verhält.“ Gemeinsam über den GVN, das KNI und die Allianz für Sicherheit seien zahlreiche Unternehmen aus der regionalen Logistikbranche für diese gute Sache zu erreichen, freut sich Gallenkamp.

Wallring mit viel Verkehr

„An einer Gefahrenstelle haben die Verkehrsplaner schon reagiert“, berichtet Gallenkamp. „An dieser gefährlichen Abzweigung haben jetzt rechts abbiegende Fahrzeuge nicht mehr gemeinsam mit den geradeaus fahrenden Radlern grünes Licht.“ Und dass eine solche Änderung der Ampelschaltung wegen des gesamten Verkehrsflusses gar nicht so einfach sei, das hätten die Teilnehmer des Bike Days vor Ort eben auch erfahren. Der Osnabrücker Wallring zieht sich ringförmig auf rund zehn Kilometer Länge um Osnabrück herum. „Der Wallring ist nicht fahrradfreundlich“, weiß Gallenkamp. Unglaublich viele Lkw seien hier für die Stadtversorgung unterwegs. „Wir selbst versuchen, unsere Lkw möglichst aus der Stadt fernzuhalten und die Stadt zu umfahren“, sagt der engagierte Manager.

Startpunkt für die Radtour war die Spedition Hellmann, wo nach der Tour durch eine anschließende Veranstaltung Informationen weiter vertieft werden konnten. Matthias Magnor, Chief Operating Officer Road & Rail bei Hell-

mann Worldwide Logistics, sagt: „Das Thema Verkehrssicherheit ist für uns als große Spedition und Sicherheitspartner des BMVI von enormer Bedeutung. Deshalb freuen wir uns, Gastgeber des Bike Days des KNI zu sein und so den Dialog zu diesem wichtigen Thema zu fördern. Wir alle müssen unseren Beitrag zum Thema Verkehrssicherheit leisten. Die Transportunternehmen ebenso wie die Stadtplaner und Verkehrsteilnehmer, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.“ Hellmann stattet sukzessive alle Fahrzeuge mit einem Abbiegeassistenten aus.

Am liebsten wäre es dem KNI, mit dem ersten Osnabrücker Bike Day eine „Leuchtfunktion“

zu haben. „Dieser Bike Day ist zunächst natürlich auf Osnabrück fokussiert, wir können unsere Mission nur für unsere Region starten.“ Trotzdem wünscht sich Gallenkamp als Mitinitiator, dass diese Veranstaltung zu einer flächendeckenden Initiative wird. „Wir wollen nicht übereinander reden, sondern miteinander“, so das klare Bekenntnis des engagierten Logistikers. „Wir sind alle auch Konsumenten und Verbraucher und müssen uns in einem gemeinsamen Umfeld sehen.“ Und so sei die Idee zum „Perspektivwechsel“ entstanden.

Text: Andrea Ertl |
Foto: KNI

Ebenfalls förderfähig

Eigentlich sollten nur Nachrüst-Lösungen unter die BMVI-Förderung „Aktion Abbiegeassistent“ fallen, für die am 19. Juni das zweite „Windhundrennen“ um das um fünf Millionen Euro verdoppelte Förderbudget begann. Doch auch der Daimler-Abbiegeassistent ist aus diesem Topf förderfähig, wie der Konzern auf Nachfrage bestätigte.

Neues für Lkw

StVO-Novelle macht Radeln sicherer

Bald sollen Lkw nur noch in Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen. Und das ist nur eine der Auswirkungen der Straßenverkehrs-Ordnung-(StVO-)Novelle, die das Radfahren sicherer machen soll und die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant. Noch im Sommer geht die Änderungsverordnung in die Ressortabstimmung und in die Länder- und Verbändeanhörung, sodass sie laut BMVI baldmöglichst in Kraft treten kann. 2020 sollen dann auch Änderungen der begleitenden Verwaltungsvorschriften und im übergeordneten Straßenverkehrsgesetz greifen.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) möchte mit klaren Regelungen den Radverkehr stärken, damit Radfahren zügig spürbar attraktiver und sicherer wird. „Es ist die größte Radreform seit 20 Jahren.“ Das Rad sei gleichberechtigter Teil des Straßenverkehrs, was sich auch in der StVO widerspiegeln müsse.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sieht die vom BMVI vorgestellten zwölf Punkte

zur Novelle der StVO als ersten Schritt in die richtige Richtung. „Höhere Bußgelder für falsches Parken beziehungsweise Halten, ein definierter Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern und vor allem auch die Innovationsklausel für mehr Handlungsfreiheit der Kommunen sind sinnvoll“, erklärt DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Weiter begrüßt der DVR, dass Lkw nur noch in Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen. Sicherer sei aber, den Radverkehr vom motorisierten Verkehr zu trennen wie bei Protected Intersections, die es in den Niederlanden schon lange gebe. Auch die Umkehrung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 innerorts könne an vielen Stellen helfen. Wolle der Bundesverkehrsminister ernsthaft den Radverkehr fördern, müsse er in den Verwaltungsvorschriften die Vorgaben für die Wegebreiten anpassen und verbindlich machen, damit die Kommunen sie umsetzen könnten, betont Kellner.

Verhalten positiv sieht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die geplante Novellierung der StVO, denn er vermisst größere Handlungsmöglichkeiten für Kommunen, um dem Radverkehr mehr Platz im Straßenraum einzuräumen. Dass die Geschwindigkeit der rechts abbiegenden Lkw auf bis zu elf km/h begrenzt werde, sei immer noch zu wenig. Der ADFC fordert eine Begrenzung auf eine echte Schrittgeschwindigkeit: vier bis sieben km/h. Nach Auffassung des ADFC fehlt weiterhin unter anderem die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts.

Text: Andrea Ertl

ALLIANZ FÜR SICHERHEIT

14 Mitglieder des Kompetenznetzes Individuallogistik (KNI) haben sich im September 2018 in Osnabrück zum Aktionsbündnis „Allianz für Sicherheit“ zusammengeschlossen. Deren Ziel ist es, einen aktiven Beitrag zu mehr Sicherheit im Güterverkehr der Städte zu leisten. Teilnehmende Unternehmen aus Osnabrück und Umgebung sind: Martin Berghegger, Georg Boll, Brüner Transporte, Hellmann Worldwide Logistics, Koch International – Heinrich Koch Internationale Spedition, Meyer & Meyer Holding, Internationale Spedition Munsberg, Nosta Holding, Overnight Tiefkühl-Service, Sostmeier Spedition + Logistik, Wehrmann Transport, Stadtwerke Osnabrück, IHK

Osnabrück-Emsland sowie Serrahn Spedition + Logistik. Dabei konzentrieren die Beteiligten ihre Aktivitäten auf die Osnabrücker Innenstadt. Neben Aktionen, die das Bündnis durchführt, haben sich die Mitglieder selbst dazu verpflichtet, Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen Nutzlast mit Abbiegeassistenten auszustatten. In insgesamt rund 200 Fahrzeugen sind die Systeme schon verbaut. Die Allianz möchte etwa auch runde Tische schaffen, bei denen verkehrssichernde Maßnahmen in den einzelnen Kommunen zur Abstimmung kommen, und sie fordert Maßnahmen zur grundsätzlich deutlicheren Trennung von Fahrrad-, Fußgänger- und Güterkraftverkehr.

Aral Mautbox für EETS

Grenzenlos durch Europa

Bequem in Europa unterwegs mit der Aral Mautbox für EETS: Ab sofort können Fuhrparkbetreiber auch in Deutschland Mautkosten über die Aral Mautbox für das System „European Electronic Toll Services (EETS)“ abrechnen. Damit wächst das Einsatzgebiet auf acht europäische Länder.

Innerhalb weniger Minuten einsatzbereit

Die ausgereifte technische Lösung ist schon im Alltagsbetrieb vieler Unternehmen im internationalen Geschäft im Einsatz und überzeugt schon bei der Installation. Durch das flexible Plug-and-Play-System ist die zertifizierte Aral Mautbox für EETS innerhalb weniger Minuten einsatzbereit und kann außerdem mit wenigen Handgriffen zwischen verschiedenen Fahrzeugen gewechselt werden. Dadurch entfallen zeit- und kostenintensive Werkstattaufenthalte oder die Verwendung von mehreren unterschiedlichen Boxen für einzelne Länder. Ein weiterer Pluspunkt: Sobald EETS auch in anderen Märkten verfügbar ist, können Kunden die neuen Mautgebiete einfach freischalten.

Zeit und Geld spart die neue Box vor allem in Kombination mit der marktführenden BP + Aral Tankkarte. Kraftstoff-Einkauf, Lkw-Waschen, sicheres Parken oder die in den meisten Ländern gesetzlich festgelegte, komplexe und zeitaufwändige Mehrwertsteuerrückerstattung können darüber abgewickelt werden. Diese Ein-Karten-Lösung senkt den administrativen Aufwand erheblich. Eine Erfahrung, die auch Cornel Brecher, Fuhrparkleiter bei Nes-seler, machte: „Mit der EETS-Box von Aral spare ich sehr viel Bearbeitungszeit und kann das Thema Maut schnell und effizient erledigen.“

Infos unter www.aral.de/EETS



MEHR IM NETZ



Weitere Infos zur Novelle:
eurotransport.de/stvo

— Anzeige —

Mehr als tanken

Marktübersicht über 21 Tankkarten – was Mineralölgesellschaften für Lkw-Fahrer im Angebot



Klar, ohne Tankkarten geht's kaum. Die sind nicht nur äußerst praktisch, sondern auch deutlich sicherer als Bargeld. So verfügen zum Beispiel die meisten der 21 Tankkarten unserer Marktübersicht über individuelle Sperrlimits, und rund zwei Drittel geben Alarm bei ungewohnter Benutzung der Tankkarte. Hinzu kommen weitere Sicherheitsaspekte wie etwa Bergungs- und Abschleppservices sowie Reifen- und Kühlsystemdienste. Und auch wenn das Angebot vieler Tankkarten auf den ersten Blick ähnlich erscheint, lohnt sich ein genauer Blick in unsere Marktübersicht. Die Unterschiede liegen hier im Detail.

Kriterien zur Auswahl

Doch nach welchen Kriterien fällt die Entscheidung? Allem voran dürfte beim Leistungsvergleich die Zahl der Akzeptanzstellen stehen. Hier hat sich einiges getan. Die DKV Card hat mit 13.100 Stationen in Deutschland immer noch die Nase vorn, gefolgt von der UTA Full Service Card und der Mercedes Service Card mit je 12.000 Akzeptanzstellen. Deutlich zugelegt hat unter anderen die Logpay Card: Seit der Beteiligung der VW Financial Services ist die Zahl der bundesweiten Stationen auf 7.000 gestiegen.

Steil nach oben schnellst beispielsweise auch die Anzahl der internationalen Akzeptanzstellen. Wie unsere Marktübersicht zeigt, verzeichnen vor allem DKV, OMV, SVG, Total und UTA große Zuwächse. Hauptgrund dafür sind übergreifende Kooperati-

MEHR IM NETZ



DIE ANBIETER
IM DETAIL:
eurotransport.de/tanken

TANKKARTEN

Kartenname	AS24 Eurotrafic	Aviacard	BP + Aral Card	DKV Card	Eni Multicard	Esso Card	Eurowag Card	JET Card	Logpay Card	MAN
Anzahl der Tankstellen national	1.280	2.400	4.400	13.100	4.600	2.800	2.500	808	7.000	11.100
davon Adblue	210	800	1.000	9.500	k. A.	22	1.000	19	3.000	k.
Anzahl der Tankstellen international	15.000	2.700	22.000	52.500	22.000	10.800	12.000	–	5.500	41.100
davon Adblue	1.980	850	k. A.	21.000	k. A.	k. A.	4.000	–	2.500	k.
Dienstleistungen rund ums Fahrzeug	•	•	•	•	•	•	•	–	–	•
Werkstattakzeptanz	–	•	–	•	•	–	–	–	•	•
Bergungs- und Abschleppservice	•	–	•	•	•	•	•	–	•	•
Reifen- und Kühlsystemdienst	–	–	•	•	–	–	•	–	•	–
Parkplatzservice	•	–	•	•	–	–	•	–	–	–
Tunnel-/Mautservice	•	–	•	•	•	•	•	–	•	•
Brückengebühren	•	–	•	•	•	–	•	–	•	•
PIN-Code	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Individuelle Sperrlimits	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Beschränkung auf bestimmte Tankstellen	•	–	k. A.	–	–	–	•	–	–	–
Alarmierung bei ungewohnter Benutzung	•	–	•	•	•	•	•	•	•	•
Fahrer-App	•	•	•	•	–	•	•	•	•	•

Recherche: Juliane Dünger. Quelle: Unternehmen; Stand: 03/2019. Angaben teilweise gekürzt. Kein Anspruch auf Vollständigkeit. ¹⁾Inklusive 74 Bay-Wa; ²⁾SVG bietet auch die DKV Card und die Total Card an

Verein fürs Image

UTA und ETM Verlag machen sich für Berufskraftfahrer stark

haben

onen wie zum Beispiel die zwischen Total und Aral sowie Mol. Wie erfolgreich Kooperationen sind, zeigen auch die Beispiele MAN Card und Mercedes Service Card: Sie können vom Fahrer zugleich als Serviceausweis für Reparaturen und Wartungen genutzt werden.

Eine weitere Erleichterung sind die neuesten Mautlösungen. Ganz vorn mit dabei sind beispielsweise Aral, DKV und UTA. Sie haben derzeit die europäische Mautbox auf Basis des European Electronic Toll Service (EETS) im Programm. Damit ist es möglich, die Maut automatisch und länderübergreifend zu bezahlen.

Das hat den Vorteil, dass Lkw-Fahrer in Europa künftig weniger national gültige Mautboxen mitführen müssen, im Idealfall sogar nur noch eine. Für das tägliche Transportgeschäft ist das eine große Erleichterung, zumal neue Länder ganz einfach angeschaltet werden können. Die korrekte Bezeichnung im Fachjargon dafür ist Over-the-Air-Freischaltung. Das heißt auch: Alle weiteren Länder, die den EETS-Standard künftig erfüllen, können in die OBU integriert werden – und das alles, ohne die Box auszutauschen.

Außer Telematikanbindungen, Mautsystemen oder der papierlosen Verwaltung von Lkw und Zugangsberechtigungen stehen digitale Bezahlssysteme als weiteres Feature am Start. So können zum Beispiel Total-Card-Kunden per E-Wallet mit ihrem Smartphone direkt an der Zapfsäule bezahlen – das bietet mehr Sicherheit vor Tankbetrug.

Text: Nicole Holzer |
Fotos: Karl-Heinz Augustin, Anbieter

MEHR IM NETZ



WEITERE INFOS ZUM
VEREIN PROFI:
eurotransport.de/profi



Der Tank- und Servicekartenanbieter UTA zählt zu den 21 Gründern des Vereins „Profi – Pro Fahrer-Image“. Der Verein, dem gleich mehrere Bundesverbände sowie der ETM Verlag, in dem die trans aktuell erscheint, angehören, hat sich kürzlich in Frankfurt am Main gegründet.

„Wir wissen aus dem täglichen Geschäft, wie wichtig es ist, die Wertschätzung für den Fahrer-Beruf zu steigern, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und Ausbildung sowie Qualifizierung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern zu fördern“, erklärt UTA-Geschäftsführer Volker Huber das Engagement. Der Logistik-

Branche soll dabei insgesamt zu einem besseren Ansehen verholfen werden. Die Schirmherrschaft für den Verein „Profi – Pro Fahrer-Image“ hat übrigens Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) übernommen.

Das Profi-Gründungsmitglied UTA ist seit mehr als 55 Jahren als Dienstleister in der Transport- und Logistikbranche aktiv. „Uns liegt sowohl das Image der gesamten Branche als auch jeder einzelne Berufskraftfahrer sehr am Herzen“, erläutert Huber. Über den Verein „Profi – Pro Fahrer-Image“ hinaus engagiert sich UTA daher auch bereits an anderer Stelle für die Fahrer, etwa durch Unterstützung des Vereins

„Doc Stop für Europäer“ zur besseren medizinischen Versorgung von Berufskraftfahrern unterwegs.

Außerdem möchte UTA mit vielfältigen Angeboten rund um den Truck Grand-Prix (19. bis 21. Juli 2019 auf dem Nürburgring) den engen Draht zu den Fahrern halten. Mitglied bei „Profi – Pro Fahrer-Image“ können Unternehmen und Organisationen werden, aber auch Fahrer und weitere Einzelpersonen, die der Logistik-Branche nahestehen. Wer Interesse hat, kann per E-Mail Kontakt aufnehmen: profi@pro-fahrer-image.de

Text: Ralf Lanzinger |
Foto: Volker Hammermeister

ÜBERSICHT

Card	Mercedes Service Card	Mycard HEM	OMV Card	Shell Card	Star Flottenkarte	SVG ²⁾ Esso Card Europa	SVG ²⁾ Euroshell Smart CRT Card	Tankpool24 Card	Total Card	UTA Full Service Card	Westfalen Service Card
500	12.000	406	285	4.500	6551)	2.800	4.500	564	4.500	12.000	5.500
A.	4.450	360	101	600	581	308	600	503	800	4.450	k. A.
500	50.000	–	2.000	21.000	–	10.800	21.000	417	18.000	50.000	–
A.	15.650	–	663	2.000	–	k. A.	2.000	351	1.200	15.650	–
•	•	–	•	•	–	•	•	–	•	•	•
•	•	–	•	•	–	•	•	–	–	•	–
•	•	–	•	•	–	•	•	•	•	•	–
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	–	•	•	–	–	•	•	•	•	–
•	•	–	•	•	–	–	•	•	•	•	–
•	•	–	•	•	–	–	•	•	•	•	–
•	•	–	•	•	–	•	•	•	•	•	–
•	•	–	•	•	–	•	•	•	•	•	–
•	•	–	•	•	–	•	•	•	•	•	–
•	•	–	•	•	–	•	•	•	•	•	–

Premium in der Verteiler-Klasse

Mit dem Scania P280 B 4x2 NA unterwegs – neuer 6,7-Liter-Reihensechszylinder und überarbeitete Kabine

Die neue P-Baureihe ist dank modularem Fahrerhaus-Baukastensystem ihren schweren Fernverkehrsbrüdern wie aus dem Gesicht geschnitten. Das Konzept geht aber nicht nur optisch auf. Auch bei den inneren Werten orientiert sich der mit 18 Tonnen Einsatzgewicht leichteste aller Scania-Lkw an seinen großen Brüdern. Ein zusammen mit Cummins entwickelter neuer 6,7-Liter-Motor und eine fast durchgängig hochwertige Kabine adeln den P zum Premiumvertreter in der Klasse der Verteiler-Lastwagen.

Was bei Scania traditionell großgeschrieben wird, ist die hohe Akzeptanz des Fahrzeugs beim Fahrer. Wissen das auch die oft weniger leidenschaftlichen Fahrer von Verteilerfahrzeugen zu schätzen? Die neue Kabine bietet jedenfalls so einiges, um Fahrer zu Fans des Greifens zu machen. Da wäre zum Beispiel der erfreulich niedrige Einstieg über zwei große Trittstufen. Komfortabel gelangt man darüber in die gute Stube. Die sitzt mit einer Fahrerhaus-Bodenhöhe von rund 1,27 Meter erfreulich niedrig über der Fahrbahn, was vor allem im innerstädtischen Zustellbetrieb Vorteile hat.

Dafür „schnüffelt“ die untere Front der tief an vier Luftfederbälgen aufgehängten P-Kabine gerade mal gute zwanzig Zentimeter über dem Asphalt – da hat nicht einmal ein kompakt gebauter Dackel eine Chance, ungeschoren davonzukommen. Kritisch wird die fehlende Bodenfreiheit vorne dann, wenn es beim Rangieren mal über einen höheren Bordstein geht. Auch wenn die untere Frontpartie dreiteilig aufgebaut ist, bleibt die Angst vor einer teuren Reparatur im Hinterkopf. Das ist der Preis für die niedrige Sitzposition hinter dem lederbezogenen Multifunktionslenkrad, das sich nach guter Schwedensitte nach Wunsch des Fahrers verstellen lässt.

Dahinter blickt der P-Fahrer auf ein hochmodern gezeichnetes Instrumentencluster ganz im Stil der schweren Baureihe. Ein zentrales LCD-Display zeigt je nach Menü verschiedene Füll-, Betriebs- oder Arbeitszustände an. Tacho und Drehzahlmesser indes geben ihre Informationen analog wieder. Das ist im Sinne der schnellen Ablesbarkeit auch gut so. Das Instrumentarium ist



eingebettet in einen dem Fahrer leicht zugewandten, hochwertigen Armaturenräger mit unmissverständlicher und übersichtlicher Schalterbelegung. Zwischen dem also höchst komfortablen Fahrerplatz und dem in dieser Klasse eigentlich überflüssigen Beifahrerplatz sitzt der niedriger als beim Vorgänger bauende Motortunnel, der neben einer praktischen Dokumentenschublade erfreulich viele Ablageschalen und Flaschenhalter aufweist.

Genügend Staufächer

Hinter den Sitzen bietet die innen immerhin 183 Zentimeter lange Kabine noch Platz für abschließbare Staufächer und einen ausziehbaren kleinen Schreib-beziehungsweise Brotzeitisch. Und im üppigen Bereich über Kopf bleibt noch genügend Raum für vollwertige Staufächer

Auf die zu kleine Luke im Fußraum – gegen einen übrigens nicht gerade kleinen Aufpreis – sollte man also tunlichst verzichten, oder man ordert dabei eine tägliche Ärgerquelle. Weitere Kritik

verdient die P-Kabine nicht. Sitzposition und Innenhöhe fallen sehr gut aus, die Materialanmutung und der Ausblick auf die gut platzierten Spiegel sind makellos. Schön: Auch in der leichten Klasse bietet Scania eine elektrische Feststellbremse an, die bei Fahrtantritt automatisch löst und so auch den Hillholder ersetzt.

Unter der gut geräuschisolierten P-Kabine arbeitet neuerdings ein 6,7 Liter großer Reihenmotor, der in seiner Rohbauform von Cummins kommt und von Scania ins Gesamtfahrzeugkonzept integriert wurde. Mit 280 PS in seiner Spitzenmotorisierung bietet der Sechszylinder für den Solobetrieb als 18-Tonner jederzeit ein gutes Leistungsangebot. Unaufgeregt beschleunigt er den Test-Truck auf Landstraßenmarschtempo 65 km/h, bei dem der höchste der acht Gänge mit 1.100/min zum Einsatz kommt.

Die acht Gänge reichen auch bei Steigungen dank des fülligen Drehmomentverlaufs und der insgesamt sämigen Leistungsabgabe des neuen Triebwerks immer aus. Durch die praxisgerecht kürzere Achsübersetzung meistert der Antrieb dank präziser und rundum

sinnvoll umgesetzter Schaltstrategie jede Fahraufgabe mit souveräner Ausgeruhtheit.

Der nerven- und drehzahlschonende Charakter des so überzeugenden Antriebsstrangs färbt im Verlauf der Verteiler-Tour auf den Fahrer ab. Die Schaltarbeit kann man so guten Gewissens komplett der Opticruise-Steuerung überlassen. Nur in Sachen Verzögerungsmanagement ist der Fahrer mitgefordert. Die hubraumbedingt eher schwache Auspuffklappenbremse bringt es nur auf 143 Brems-PS und kann den Solo-Scania oft nicht allein im Zaum halten. Dann muss mangels Retarder und Brems-Tempomat ganz klassisch mit dem rechten Fuß über die fein dosierbaren Scheibenbremsen beibremst werden.

Das ist heutzutage auch in diesem Einsatzsegment eher selten geworden, ebenso wie der laut zu beklagende Verzicht auf einen GetriebeFreilauf, mit dem Schwung talwärts weiter genutzt werden könnte. So kommt ganz nach alter Väter Sitte bei Nulllast das Motorbremsmoment zum Tragen und reduziert die Auslauf-länge eines in „neutral“ rollenden Lkw. In puncto Dauerbremse und

Freilauf gibt es also noch Luft nach oben.

Selbige sorgt für die angenehm straffe und dennoch komfortable Federung der P-Kabine. Zusammen mit der präzisen und stoßfreien Lenkung und einer polterfreien Zweiblatt-Parabelfederung an der Vorderachse lässt sich der Scania P auf einem sauberen Strich über die Fahrbahn ziehen.

Günstiger Verbrauch

Hinten übernehmen jeweils Einzelluftbälge die Federung und tragen so zum insgesamt soliden Fahrverhalten des kleinsten Scania bei. Nach der Testrunde beläuft sich der Dieserverbrauch auf den tendenziell sehr guten Wert von 18,9/100 km. Um die Erkenntnisse nach dem Scania-Rendezvous verdichtet auf den Punkt zu bringen: Auch wer emotionslos in den neuen P-Verteiler eingestiegen ist, wird spätestens nach ein paar Stunden Fahrt ganz automatisch zu dem Schluss kommen, dass auch der Benjamin in der Schweden-Baureihe ein sehr hochwertiges und fahraktives Fahrzeug geworden ist. Der neue, sparsame Motor übernimmt dabei bei leichten Abstrichen an Zusatzbrems- und Freilaufmanagement zusammen mit dem gut gestuften Achtganggetriebe die Paraderolle. Mit hohem Wohn- und Arbeitskomfort knüpft auch die P-Neuaufgabe an bewährte Scania-Tugenden an.

Text und Foto: Oliver Willms

18,9
Liter

BRAUCHT DASTEST-
FAHRZEUG SCANIA P280
AUF 100 KILOMETER

eurotransport TV

Näher dran.



Moderation: Alexandra von Lingen

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

TECHNISCHE DATEN

Motor	Reihensechszylinder DC07 mit Turboaufladung/Ladeluftkühlung, Bohrung/Hub 107/124 mm, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Euro 6 per SCR-Kat und DPF
Hubraum	6.700 cm ³
Nennleistung	206 kW (280 PS) bei 1.900/min
Drehmoment	1.200 Nm bei 1.050–1.600/min
Getriebe	Automatisiertes Getriebe Scania GR 875 mit Rangegruppe, 8 Fahrstufen (2 Rückwärtsgänge). Einfach unteretzte Hypoid-Hinterachse Scania R 660 mit Achsübersetzung
Leergewicht Chassis	6.029 kg
Leergewicht Testfahrzeug	9.060 kg
Testgewicht	17.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Testverbrauch	18,9 Liter Diesel/100 km

Mit freundlicher
Unterstützung von:



Transporter fürs Grobe

Mit dem MAN TGE mit Doppelkabine und Pritsche unterwegs – Bewährtes aus dem VW-Baukasten



Es ist kein Geheimnis, dass unterm Blech des TGE waschichte VW-Technik ihren Dienst tut. Und das ist auch kein Fehler. MAN hätte sich, von den Konzernverpflichtungen einmal abgesehen, kaum eine bessere Basis für sein Transporter-Erstlingswerk aussuchen können als den 2016 geborenen Crafter. Vor allem, was die harten Werte angeht, überzeugt die Technik auch in ihrem dritten Lebensjahr.

Selbst unbeladen fährt es sich im TGE, ausgeschriebenen Truck-nology Generation Express, ausreichend kommod. Das Fahrwerk ist straff ausgelegt und vermittelt sogar auf kurvigen Landstraßen die nötige Sicherheit. Daran ändern die auf dem Testwagen montierten Winterreifen nichts.

Das Fahrverhalten lässt schon nach wenigen Metern vergessen, wie viel Auto eigentlich am Lenkrad hängt. Glücklicherweise bewahren optionale Ultraschallsensoren unvorsichtige Fahrer an Engstellen vor dem Schlimmsten. Im Testwagen fehlen diese Helferlein allerdings. Das macht den Pritschenaufbau nicht übersichtlicher beim Rangieren, zumal die große Staubbox hinter der Kabine das Bild im Innenspiegel ein wenig schmälert. Dennoch bilden die zweigeteilten Seitenspiegel das rückwärtige Umfeld gut ab. In der Doppelkabine den Überblick zu behalten, ist also vor allem Übungssache.

Einen enormen Anteil an der Handlichkeit von TGE und Crafter auf der Straße hat die Lenkung. Sie arbeitet elektromechanisch. Statt nur als Servo den Fahrer zu unterstützen, kann der Elektromotor auch selbst ins Lenkrad greifen. Diese Kompetenz ist die Grundlage für den aktiven Seitenwind- und Spurhalteassistenten im TGE.

Anders als bei der Konkurrenz ist Letzterer kein reines Warnsystem. Er greift in der Regel ein, bevor der Wagen an der Begrenzungslinie kratzt, geht also entsprechend sanft zu Werke. Auf Autobahnetappen kommt so fast schon ein Gefühl des autonomen Fahrens auf – fehlt nur der eben-

falls optionale Abstandstempomat. Aber auch der fällt der Konfiguration zum Opfer.

So richtig wohl fühlt sich der Testwagen auf der Autobahn ohnehin nicht. Der 140-PS-Diesel schiebt den MAN zwar aus dem Stand ordentlich an, bei höheren Geschwindigkeiten wird es aber ziemlich zäh. Dann zert der Wind unablässig am Aufbau. Die knapp 150 Spitze erreicht er nur mit Mühe und mit entsprechendem Durst. Als Doka mit Pritsche ist der TGE sowieso weniger Stadt- oder Langstreckentransporter als vielmehr Baulöwe und Landschaftsgärtner. Da zählen andere Werte.

Funktionell ausgestattet

Das zeigt sich auch im Innenraum. Zwar gibt es ein gut bestücktes Multifunktionslenkrad mit allen bekannten Funktionen, statt handschmeichelnden Leders fasst der Fahrer im TGE aber Plastik an. Schmutzige Finger sind also kein Problem. Ähnlich solide fällt das Entertainmentsystem aus: VW-Großserientechnik mit großem Touchdisplay, Navi und funktionierender Smartphone-Anbindung.

Zwischen den Uhren im Kombiinstrument informiert ein eher grobschlächtiges, einfarbiges Display zusätzlich. Die Funktion „Hey, MAN“ samt intelligentem Assistenten sucht man vergebens, schließlich hat das System schon ein paar Linse auf dem Buckel. Allerdings steht die nächste Ausbaustufe im VW T6.1 schon in den Startlöchern. Ob der Fahrer dann aber wirklich „Hey, MAN“ sagt, wird sich zeigen. Um nämlich aus Apple Carplay zurück in die reguläre MAN-Umgebung zu gelangen, tippt man statt auf ein virtuelles MAN-Logo auf das VW-Signet. Da fehlt die Liebe zum Detail.

Viel Platz gibt es in der zweiten Reihe, wenngleich der individuelle Raum etwas knapp ausfällt. Vier ausgeformte Sitzplätze zählt die straff gepolsterte Rückbank inklusive Dreipunktgurt für jeden

Fahrgast. Auf kurzen Strecken ist das selbst für ausgewachsene Monteure erträglich. Unmengen an Ablagen nehmen zudem so manchen Arbeitshandschuh, Kaffeebecher oder Aktenordner auf.

Der Testwagen kommt mit einer geräumigen Staubbox, die an die Stirnwand der Pritsche an-

schließt. Die Pritsche lässt sich über die robuste und dank gestanzter Noppen auch rutschfeste klappbare Trittstufe leicht erreichen, nachdem die Drahtseile ausgehängt sind, die die Klappe sichern.

Die Pritsche ist mit einem Holzboden ausgekleidet. An den Kanten setzt sich allerdings schnell

Schmutz fest. Hier sollte MAN eine Ladung Fugenmasse spendieren. Ein weiterer Nachteil ist, dass die Heckklappe die Rücklichter komplett verdeckt. Dank der Seile bleibt die Klappe aber in der Waagerechten, falls extralanges Material mitmuss. Dann sind die löwenförmigen Lampen wieder zu sehen.

Der Aufstieg an der Front gelingt noch einfacher als am Heck: In die Frontschürze sind rechts und links Fußstritte eingelassen. So erreicht der Fahrer die Scheibe wesentlich einfacher als mit nur einer zentralen Stufe.

Text und Fotos: Markus Bauer



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

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE








TECHNISCHE DATEN

Motor	Wassergekühlter Dieselmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung und Turboaufladung, Euro 6 per SCR, DPF
Hubraum	1.968 cm ³
Nennleistung	103 kW (140 PS) ab 3.500/min
Drehmoment	340 Nm bei 1.600–2.250/min
Kraftübertragung	Frontantrieb, 6 Gänge, manuell
Länge/Breite/Höhe	6.204/2.098/2.930 mm
Leergewicht	2.426 kg
Nutzlast	1.074 kg
Höchstgeschwindigkeit	149 km/h
Max. Anhängelast gebremst	3.000 kg
Testverbrauch gesamt	11,1 l/100 km
Normverbrauch lt. Hersteller	8,3 l/100 km

trans aktuell MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG

BFS
Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

Rent a MAN

Schönheit vergeht, Laster besteht.
Rent a MAN

www.bfs.tv

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!

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

FERNFAHRER

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

D CH A NL PL F GB ES IT HU

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

Präsentiert von **UA**

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

Ekeri Easy loading

der **Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien!**

- Faltwandsattel mit universeller Ladungssicherung
- Thermo-Faltwandsattel ATP Zulassung FNA / FRC
- neu **Pharma-Zertifikat**, Ladungssicherung Code XL
- LKW-Aufbauten & Anhänger mit Seitentaltüren

www.ekeri.de
verkauf@mevissen.de
02428 - 803710

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkws.de

www.transaktuell.de

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

Kleine Spedition mit guter Auftragslage aus gesundheitlichen Gründen abzugeben.

Justen
-TRANSPORTE

Anfragen und Kontakt bitte per E-Mail: transportejusten@gmx.net

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

BLACK PEARL OFFSHORE LTD. - ENGLAND - NIEDERLANDE - IRLAND
Telefon: 0031 45 546 8 200 - Mail: info@black-pearl-offshore.nl
Rufen Sie uns an - wir sprechen selbstverständlich deutsch!

Hose
20.10.2008 - 13.01.2018

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

www.courier.net

STELLENANGEBOTE

2000+ LKW/FAHRER JOBS auf

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

RTS Es lohnt sich!
Transport Service GmbH

Wir brauchen Verstärkung!
Kraftfahrer/innen Kl. CE Nah- o. Fernverkehr f. Sattel & WAB LKW
KFZ Mechaniker/Schlosser für LKW
Speditionskaufleute für die LKW-Disposition
E-Mail: bewerbung@rts-hamburg.de - Telefon 04104 / 6 95 00 41

2000+ LKW/FAHRER JOBS auf

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

inprodi

Ihr Spezialist und Partner für grenzübergreifende Lösungen zu

Mobilität & Ticketing
Projektmanagement
Krisen- und Notfallmanagement

Tel. +49 (6271) 80 67 10
info@inprodi.net • www.inprodi.net
inprodi GmbH & Co KG • Hauptstr. 5 • 69412 Eberbach

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

www.lastauto-omnibus.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Mülln

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

LKW AUSBILDUNG & WEITERBILDUNG

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

„Mädchen brauchen Ihre Hilfe“

„Werden Sie Pate!“

Plan
gibt Kindern eine Chance

Nähere Infos:
www.plan-deutschland.de

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

Ihre autorisierte Vertragswerkstatt für

SCHMITZ CARGOBULL KRONER KÖGEL

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

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

neuer Standort direkt an der A4 Ausfahrt Düren!

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

02428 - 803710
service@mevissen.de
www.mevissen.de

LKW / Bus Weiterbildung FS

Kompaktkurs / 5 Module **nur 299,00 €**
günstige Unterkunft - inhouse bundesweit

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

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFÄHRER trans aktuell lastauto omnibus

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

www.transaktuell.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



größer als Deiner

Rammschutzbügel MEGA für Scania, Volvo, Renault, Iveco, MAN, DAF und Mercedes-Benz

- mit TÜV-Gutachten
- kurze Montagedauer
- Montage an Originalpunkten
- auf Wunsch mit eingebauten LED's
- aus Edelstahl, von Hand auf Hochglanz poliert

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

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

Jumbo-Tech

TachWare V3
Driver Card Software

- intuitive Bedienung
- professionelle Datenverwaltung
- bewährte Funktionen

- Keine Begrenzung der Anzahl von Fahrern und Fahrzeugen
- Keine Begrenzung der Laufzeit (keine versteckten Kosten: Lizenzen laufen nicht ab)
- Erstklassiger Support durch langjährig erfahrene Mitarbeiter (kein Callcenter)
- Regelmäßige Weiterentwicklung (Investitionssicherheit)
- Bereits über 9.000 verkaufte Lizenzen
- Made in Germany

Einlesen
Archivieren
Sichern
Auswerten

Software und Auslesegeräte für die Daten der Fahrerkarte und des Tachographen

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

Transportwelt
News aus Wirtschaft und Politik
www.eurotransport.de

eurotransport.de

KOMBIMARKT
FERNFÄHRER trans aktuell lastauto omnibus

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT verkaufte Auflage inkl. ePaper: 120.955 (iW 03/2018)

€ 220,-
und hat das Format 1-spaltig · 50 mm

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

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA
autorisierter Großhandel

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

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

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever
Kompressor-Kühlmittel Engel MK-43
Kompressor-Kühlmittel Engel MK-49
Kompressor-Kühlmittel Engel MK-48

Aktion...€649,-
Aktion...€498,-

PIEPER - www.truckerdepot.de
Sankt 14 - 18, D-40864 Gladbeck
Tel. 02043 / 8 99 - 27 • Fax: 02043 / 8 99 61



Transporter

Neue Modelle • Tests • Reifen • UVV

Dienstrad
Saubere Mobilität
fürs Unternehmen

Firmenwagen im Abonnement
Heute Cabrio, morgen SUV:
flexible Mietmodelle für Flotten

Test Tesla Model 3
Eignet sich das Elektroauto
als Firmenwagen?

Autonom übers Firmengelände
Die R+V Versicherung testet
selbstfahrende Minibusse

VOLVO BUSINESS FORUM 2019

Das Volvo Business Forum 2019



Die Automobilbranche ist im Umbruch – Klimawandel, neue Ansprüche an Mobilität und Fahrzeugbesitz sowie das wachsende Bedürfnis nach mehr Sicherheit sind Herausforderungen, mit denen sich Volvo bereits seit vielen Jahren auseinandersetzt.

Mit dem Volvo Business Forum 2019 will Volvo dazu beitragen, Fragen zum Thema Mobilität der Zukunft zu beantworten. Das Volvo Business Forum 2019 verbindet Praxis und Theorie zu einem spannenden Gesamterlebnis.

Schwerpunkt des Forums sind ein individuelles Fahrtraining und ein Workshop mit interessanten Insights und Branchenkenntnissen, wie Dr. Michael Ludovisy, Experte für rechtliche Fragen rund um den Fuhrpark, und Axel Zurhausen, Leiter des Großkundenvertriebs bei Volvo (s. Foto unten).

Dabei werden die drei Kernthemen Elektrifizierung, Mobilitätsservices und Sicherheit in Kleingruppen diskutiert. Workshops und Präsentationen direkt am Fahrzeug ermöglichen eine intensive und individuelle Vertiefung.

Natürlich werden alle Themen dabei im Hinblick auf Aktuelles und Relevantes für Ihren Fuhrpark besprochen. Registrieren Sie sich und erleben Sie, wie Volvo schon heute die Mobilität der Zukunft gestaltet. Das Volvo Business Forum 2019 ist in drei Städten zu Gast.

Registrieren Sie sich jetzt!

Die Teilnehmerzahl ist limitiert.

- **18.09.2019** Lüneburg, Fahrsicherheitszentrum Hansa
- **23.09.2019** Augsburg, Fahrsicherheitszentrum Südbayern
- **25.09.2019** Grevenbroich, Fahrsicherheitszentrum Grevenbroich

Mehr Informationen unter volvocars.de/vbf2019



Erleben und testen Sie die gesamte Volvo - Flotte.

Wir brauchen eine Autobahngebühr



Hanno Boblenz
Chefredakteur
bob@firmenauto.de

Dass die deutschen Mautpläne zum Rohr-
krepierer werden, war vorauszusehen.
Glücklicherweise lehnte die EU das idiotischste Projekt der letzten Jahre ab. Trotzdem braucht Deutschland dringend eine Maut. Und zwar eine, die jeder Autobesitzer bezahlen sollte, Ausländer wie Deutsche. Eine Autobahngebühr, deren Erlöse ausschließlich für die Infrastruktur verwendet wird. Um all die maroden Brücken zu sanieren, die unsere Regierungen jahrelang vergammeln ließen. Um die Umgehungsstraßen zu bauen, auf die Bewohner der vielen verkehrsgeplagten Orte seit einer Ewigkeit warten. Und bitte kommt nicht wieder mit milliardenteuren Hightech-Lösungen. Es könnte doch so einfach sein: eine Vignette, vielleicht 100 Euro teuer, sodass sie sich jeder leisten kann. Der Flottenbetreiber ebenso wie der Student. Knapp 30 Cent pro Tag, das müssten uns sichere und bessere Straßen doch wert sein.

Fotos: Thomas Küppers (2)

Lesen Sie firmenauto bereits einen Tag vor der Printausgabe als E-Paper und legen Sie sich gleich Ihr persönliches Archiv an.

www.firmenauto.de/epaper

Aus der Redaktion



54

Reichweitenangst? Nein, danke! Dass man elektrisch ziemlich weit kommen kann, fand **Immanuel Schneeberger** beim Test des Tesla Model 3 heraus. Außerdem spart der E-Antrieb Platz, weswegen man es sich schon einmal kurz im vorderen Kofferraum bequem machen kann, während unser Fotograf Thomas Küppers fleißig arbeitet.

Muss man auf Dienstreisen immer selbst fahren? **Anja Schreiber** beschreibt, wie es auch anders geht. Denn selbst wenn 40 Prozent der Geschäftsreisenden am liebsten selbst hinter dem Steuer sitzen, ist das nicht immer die beste Lösung fürs Unternehmen.



18



ab **32** Schwerpunkt
Transporter



rot = Themen auf dem Titel

10 Flexible Auto-Abos bringen Farbe in den Fuhrpark.



18 City Loop: mit Chauffeur entspannt zum Termin reisen.

UNTERNEHMEN

- Alphabet 22
- Athlon 12
- ATU 6
- Behringwerke 26
- Bicicli 28
- Bike Leasing 28
- Business Bike 28
- City Loop 18
- Company Bike 28
- Dekra Akademie 14/17
- Eurorad 28
- Flixbus 17
- Fuhrparkverband 14
- Hettich 22
- Jobrad 28
- Lease a Bike 28
- Mein Dienstrad 28
- Mercedes-Benz Bank 10
- Moovel 6
- Northvolt 6
- R+V Versicherung 24
- Ronal 45
- Sixt 11
- Thule 30
- Uber 18
- Volkswagen Leasing 12
- You Gov 17

TITELTHEMA Transporter

- 32** **Neue Modelle**
Von Ford bis VW – die Neuheiten in der Übersicht
- 34** **Unfallverhütungsvorschriften**
Die UVV regeln die Pflichten von Unternehmer und Fahrer
- 36** **Renault Master und Trafic**
Sparsamere Motoren und besseres Infotainmentsystem
- 38** **Mercedes Sprinter**
Den Bestseller gibt es nun auch mit Frontantrieb und Automatik. Passt die Kombination?
- 40** **Citroën Berlingo**
Fahrbericht des Lieferwagens mit 130-PS-Diesel
- 41** **Fiat Fullback**
Japan-Technik im Italo-Look: der 181 PS starke Pick-up im Kurztest
- 42** **Reifentest**
Sechs Sommerreifen für die Sprinter-Klasse im Vergleich mit einem Ganzjahresreifen

MANAGEMENT

- 03** Editorial
- 06** Branchen-News
- 10** **Firmenwagen im Abonnement**
Heute Cabrio, morgen SUV: flexible Mietmodelle für User-Chooser
- 17** **Zertifizierter Flottenmanager**
Wie bildet Dekra Flottenprofis aus? Teil 4: Kostenrechnung und Controlling
- 22** **E-Mobilität in der Praxis**
Der Beschlaghersteller Hettich setzt seit Jahren E-Autos ein. Geleast werden sie bei Alphabet

MOBILITÄT

- 14** **Ausbildung Mobilitätsmanager**
Der Lehrgang des Fuhrparkverbands stellt sich auf die neuen Anforderungen an Flottenverantwortliche ein
- 18** **Ridesharing-Service**
Das Start-up City Loop chauffiert Geschäftsreisende zum Flughafen oder Arbeitstermin



28 Dienstrad: alle Anbieter im Überblick.



54 So fährt der neue Tesla Model 3.

AUTOS IM HEFT

Audi

SQ5 50
S6 50
A4 Avant 40 TDI 63
Q2 35 TFSI 63

BMW

320d Touring 63

Citroën

Berlingo Blue HDi 130 40
C3 Aircross 64
C4 Cactus Blue HDi 100 64

DS

3 Aircross Puretech 64

Fiat

Fullback 2.4 TD 4x4 41

Ford

Tourneo Custom PHEV 32
Ecosport 1.0 Ecoboost 63

Hyundai

Kona Elektro 150 kW 63

Mazda

CX-3 Skyactiv-G 121 63

Mercedes

Sprinter 314 CDI 38
GLC SUV/Coupé 52
C-Klasse 58

Mini

Countryman 63/64

Nissan

NV 250 32

Opel

Movano 32
Corsa-e 48
Mokka X 1.4 Turbo 63
Crossland X 1.5 Diesel 64

Peugeot

2008 63/64

Renault

EZ-Pod 32
Master 36
Trafic 36
Captur Tce 90 64

Seat

Arona 64/65

Suzuki

Ignis 1.2 Dualjet Hybrid 64

Tesla

Model 3 54

Volvo

V60 D4 63

VW

T6.1 32
T-Roc 57/64

- 24 **Autonomes Fahren**
Die R+V Versicherung testet zwei selbstfahrende Minibusse und gibt die Ergebnisse an Unternehmen mit großen Firmengeländen weiter
- 28 **Dienstrad**
Alle Anbieter im Überblick sowie Tipps für den Transport am Firmenwagen

AUTO

Neuheiten

- 48 **Elektrostrategie von Opel**
Bis 2024 will Opel in jeder Baureihe ein elektrifiziertes Modell anbieten. Den Beginn macht jetzt der Corsa-e
- 50 **Audi S-Modell**
Bei den S-Modellen setzt Audi ausschließlich auf Diesel. Wir waren mit SQ5 und S6 unterwegs
- 52 **Mercedes GLC**
Seit dem Facelift hört der erfolgreiche SUV aufs Wort. Aber auch unter dem Blech hat sich einiges getan

Fahrberichte

- 54 **Tesla Model 3**
Hat sich das lange Warten auf den kleinen Tesla gelohnt? Der Test klärt, was der Stromer kann
- 57 **VW T-Roc 1.6 TDI**
Kein kleiner SUV verkauft sich als Firmenwagen besser als der T-Roc. Zu Recht?

- 58 **Kaufberatung Mercedes C-Klasse**
Alle Preise, alle Daten: Tipps für Ausstattung und Motorisierung des Mercedes-Bestsellers

SERVICE

- 64 **Kostencheck kleine SUV**
Die meistverkauften kleinen SUV, ihre Kosten sowie die sparsamsten Modelle
- 66 **Impressum**



VW beteiligt sich an Northvolt

Der Volkswagen-Konzern übernimmt rund 20 Prozent an dem schwedischen Batteriezellenhersteller. In wenigen Jahren soll die Zellfertigung in einer neuen Fabrik in Salzgitter starten.

Volkswagen investiert rund 900 Millionen Euro in gemeinsame Batterieaktivitäten mit dem schwedischen Akkuzellhersteller Northvolt. Ein Teil der Summe ist für ein geplantes Joint Venture vorgesehen, ein weiterer Teil geht direkt an Northvolt. Im Gegenzug erwirbt der VW-Konzern rund 20 Prozent der Anteile sowie einen Sitz im Aufsichtsrat der Schweden. Ziel des Joint Ventures ist es, eine 16-Gigawattstunden-Batteriezellfertigung in Europa

zu etablieren. Frühestens für 2020 ist geplant, in Salzgitter das Werk aufzubauen, wenn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen passen. Um den Jahreswechsel 2023/2024 ist dann der Start der Batteriezellenproduktion für Volkswagen vorgesehen.

Allein in Europa wird der Konzern ab 2025 einen jährlichen Bedarf von 150 Gigawattstunden Batteriekapazität haben, in Asien kommt nach Unternehmensangaben noch einmal dieselbe

Kapazität hinzu. »Mit dem Know-how von Northvolt wollen wir auch in Deutschland die Zellherstellung vorantreiben. So schaffen wir die Voraussetzungen für die erfolgreiche Umsetzung unserer Elektrifizierungsstrategie«, sagt Beschaffungsvorstand Stefan Somer.

Northvolt wurde 2016 gegründet und baut in Schweden derzeit eine Pilotfertigung sowie eine Batteriezellenfabrik auf. Neben VW gehören dort auch BMW und Siemens zu den Partnern.

Kooperation von Toyota und Subaru

Elektroautos aus Japan

Die japanischen Autohersteller Toyota und Subaru entwickeln gemeinsam eine Plattform für Elektrofahrzeuge. Geplant ist auch ein konkretes Modell in Form eines elektrischen Kompakt-SUV, wie die Unternehmen mitteilen. Der Hybrid-Experte Toyota und der wesentlich kleinere Allrad-Spezialist Subaru wollen mit der Kooperation ihre Angebotslücke bei batterieelektrischen Antrieben schließen. Schon bei den Sportwagen Toyota GT 86 und Subaru BRZ sowie bei Hybridmodellen kooperierten die Hersteller.



Hol- und Bringdienst für Fuhrparks

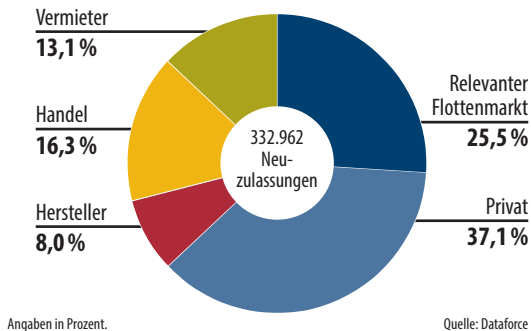
Die freie Werkstattkette ATU will ihre Servicequalität weiter verbessern. Nach einem erfolgreich abgeschlossenen Pilotprojekt mit dem Digitalunternehmen Onlogist wollen die Werkstattspezialisten flächendeckend einen Hol- und Bringservice für Geschäftskunden anbieten. Zunächst können Firmenkunden von 60 Filialen ihr Auto von einem Wunschort abholen lassen. Nach dem Werkstattaufenthalt wird das Fahrzeug wieder zurückgeliefert. Dabei schreiben die ATU-Werkstätten die Hol- und Bringfahrten über die cloudbasierte Onlogist-Plattform aus, wo der Fahrtauftrag vermittelt wird. Der neue Service soll flächendeckend auf Deutschland und Österreich ausgerollt werden.



Elektroförderung bis 2020

Die Umweltprämie für Elektroautos wird bis Ende 2020 verlängert. Die Fördersätze und -bedingungen ändern sich nicht, wie das Bundeswirtschaftsministerium mitteilt. Demnach beträgt der Zuschuss beim Kauf eines reinen Elektroautos weiterhin 4.000 Euro, bei einem Plug-in-Hybridmodell mit Verbrennungs- und E-Motor liegt er bei 3.000 Euro. Der Bund übernimmt jeweils die Hälfte des Betrags, die andere steuert der jeweilige Fahrzeughersteller bei. Das zu fördernde Fahrzeug darf in der Basisausführung nicht mehr als 60.000 Euro netto kosten.

Neuzulassungen im Mai

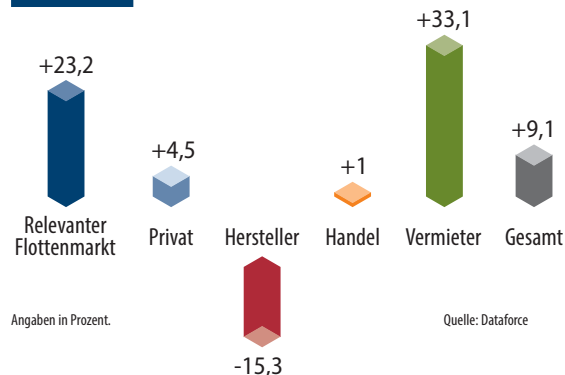


Moovel-Mobilitätsbudget

Überall mobil

Die Daimler- und BMW-Tochter Moovel führt ein digitales Mobilitätsguthaben für Arbeitnehmer ein. Mit dem Mobility Budget können Arbeitgeber ihren Mitarbeitern ein monatliches, flexibel einsetzbares Budget für Arbeitsweg und Freizeit zur Verfügung stellen, damit sie vermehrt auf das Auto verzichten. Das Guthaben wird automatisch auf einem virtuellen Benutzerkonto bereitgestellt und steht dann für den kompletten Kalendermonat zur Verfügung. Bezahlt werden können damit Bus und Bahn, die Carsharing-Dienste der Unternehmen, Taxis und Leihräder.

Veränderungen zum Vorjahr





Ich weiß, wo das Buch steht

Viel zu wenige Mobilitätsverantwortliche hatten die Chance, sich auf ihre Tätigkeiten mit einer **fachspezifischen Aus- oder gar Weiterbildung** vorzubereiten.

von Axel Schäfer

Bekommt man das denn so hin? Die Antwort ist nicht einfach. Sicher geht einiges mit »Learning by Doing«. Und je mehr Zeit einem der Chef einräumt, desto intensiver kann man sich im Selbststudium die wichtigsten Dinge beibringen. Doch wenn alle Themen im Blick behalten und das Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement effizient, nachhaltig und rechtssicher durchgeführt werden sollen, wird es schwierig und kritisch. Es muss den Verantwortlichen in den Unternehmen klar werden, dass ein professionelles Fuhrparkmanagement selbst bei wenigen Fahrzeugen nicht nur Kosten, sondern auch Halterrisiken und Emissionen deutlich senkt. Bedeutet: Das Fuhrparkmanagement braucht die Aufmerksamkeit der Geschäftsleitung und kann nur mit gut geschulten sowie fachlich versierten Mitarbeitern optimal gestaltet werden.


Noch heute kommen viele zu diesem Job, ohne genau zu wissen, was auf sie zukommt – und vor allem ohne Einarbeitung. Fuhrparkverantwortlich wird man auch schon mal durch einen freundschaftlichen Schulterschluss des Geschäftsführers. Eben noch Personalsachbearbeiter, Controller, Einkäufer, jetzt – meist zusätzlich und nebenbei – verantwortlich für den Fuhrpark. Das Problem ist, dass es zwar

fundierte Zertifikatslehrgänge, aber keine Berufsausbildung oder gar ein definiertes Berufsbild gibt. Und das, obwohl die zu übernehmende Verantwortung sehr hoch ist.

Sowohl gegenüber den Menschen als auch in Bezug auf die Höhe der Budgets.

Mit der Aufgabe sind zudem persönliche Haftungsrisiken verbunden. Je mehr Fahrzeuge zu betreuen sind, desto vielfältiger, vernetzter und komplexer werden die Aufgaben. Dazu kommt: Die Verantwortlichen in den Unternehmen müssen sich mehr und mehr um das Thema Mobilität als Ganzes kümmern. Das erweitert das Aufgabengebiet und die benötigten Fähigkeiten.

Fazit: Die Unternehmensmobilität nebenbei zu managen, in Teilzeit oder ohne sich laufend up to date zu halten, ist in der heutigen Zeit nicht mehr möglich. Zumindest nicht ohne Risiko. Viele Einsparpotenziale werden aus Unwissenheit nicht genutzt und Risiken eingegangen, deren Konsequenzen Unternehmen oder Mitarbeiter empfindlich treffen können.

Der Fuhrparkverband bietet regelmäßigen Austausch, ein Netzwerk an Kollegen, die weiterhelfen, E-Learning und viele weitere Weiterbildungsangebote. Neu für Fuhrpark- und Travelmanager ist der Zertifikatslehrgang zum/zur Mobilitätsmanager/-in (BVF), der eine umfassende Sicht auf betriebliche Mobilität und die Fähigkeit, Mobilitätsmanagementprojekte fachlich zu leiten, bietet. Lernen ist ein kritischer Erfolgsfaktor und muss ein selbstverständlicher Bestandteil des Berufsalltags sein. Dass Bildung zum Thema Mobilität passt, wusste schon der gute, alte Goethe: »Die beste Bildung findet ein gescheiter Mensch auf Reisen.« 



Der Autor ist Geschäftsführer und Vertreter des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e. V. im Board der FMFE – Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Foto: Adobe Stock



Bist Du #eReady? Der neue eVito.

Elektrisiere Dein Business. Mehr Infos unter [mercedes-benz.de/eReady](https://www.mercedes-benz.de/eReady) oder beim Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.



Auto, wechsle dich

Heute Cabrio, morgen SUV: **Auto-Abos** werden wohl bald so selbstverständlich sein wie Internetflatrates. Viele Fahrzeughersteller und Dienstleister haben schon Angebote.

von Peter Ilg

Mit dem allradgetriebenen SUV durch den Winter, im Mai Kunden im Cabrio besuchen und im Juni mit der Limousine in den Familienurlaub: Cadillac macht es möglich. Der amerikanische Autohersteller bietet Fahrzeuge der Marken Cadillac und Chevrolet im Abo an, mit beliebig vielen Fahrzeugwechseln. Seit einem Jahr gibt es die flexible Langzeitmiete mit dem Produktnamen »Book by Cadillac« zu Preisen ab 1.500 Euro im Monat. In den USA gibt es diesen Service in drei Städten, in Deutschland könnten nach München weitere folgen. Die deutschen Premiumhersteller bieten ähnliche Abo-Modelle in Amerika an. Eine Rate, unterschiedliche Autos: Flexibler ist Mobilität derzeit kaum möglich.

In Deutschland testet Mercedes seit einem Jahr ein Abo-Modell. Zielgruppe: Unternehmer, Freiberufler oder potente Autoenthusiasten. Sie können für eine monatlich fixe Rate innerhalb eines Jahres zwölf neue Modelle fahren. Das gesamte Prozedere ist über eine App digitalisiert. Aktuell läuft die Auswertung des Tests. »Die Nachfrage ist riesig, wir wollen das Angebot fortführen«, sagt eine Sprecherin auf Nachfrage. Das ist nur allzu logisch, denn »der Trend bei unseren Kunden geht zur Flexibilität bei der Fahrzeugnutzung«, so Franz Reiner, Vorstandsvorsitzender der Mercedes-Benz Bank.

Oder zu multimodalen Fuhrpark- und Reiselösungen. Sie werden künftig das Mobilitätsmanagement der Firmen dominieren. Flexible Langzeitmieten sind der erste Schritt in diese Richtung, wie man bei Porsche weiß. Auch dort hat man ein Mietprodukt aufgelegt, bei dem Kunden Firmenwagen zum Fixpreis fahren. »Porsche Inflow« ist allerdings nicht so flexibel wie die Wettbewerbslösungen von Cadillac und Mercedes. Die Mindestlaufzeit pro Modell beträgt sechs Monate, bei dreimonatiger Kündigungsfrist.

Trotzdem sind solche Abo-Modelle im Vergleich zum Leasing oder zu einer Finanzierung deutlich flexibler, weil sie kürzer laufen und man sich nicht für drei oder mehr Jahre bindet.

Im Oktober 2018 startete nach einjähriger Probezeit auch »Care by Volvo« für fast alle Modelle der Marke. »Nach zahlreichen Gesprächen mit





Interessenten sehen wir insbesondere bei gewerblichen Kunden mit kleinem Fuhrpark großes Potenzial«, sagt Olaf Meidt, Direktor Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Kunden können einen neuen Volvo zu festgelegten monatlichen Raten bekommen, den sie jederzeit mit zweimonatiger Frist kündigen können. Im Optimalfall, um ein anderes Modell zu wählen. »Care by Volvo« ist ein Rundum-sorglos-Paket. Kunden müssen nur den Kraftstoff extra bezahlen. Das bietet einen erheblichen Komfort- und vor allem Zeitgewinn für die Nutzer«, so Meidt. Das Unternehmen rechnet vor, dass über zwei Jahre Fahrzeugnutzung eine Zeitersparnis von einer Arbeitswoche zusammenkommen kann, wenn der Kunde sich nicht um Zulassung, Versicherung, Inspektionen, Reparaturen etc. kümmern muss. »Gewerbekunden können so leicht auf eine eigene Fuhrparkverwaltung verzichten und haben fix plan-

Viele User-Chooser wollen sich beim Geschäftswagen nicht mehr für drei oder mehr Jahre festlegen

bare Kosten sowie eine klare Kostentransparenz«, sagt Meidt. Aus rechtlicher Sicht handelt es sich beim Auto-Abonnement von Volvo um einen Mietvertrag, der steuerlich gleich behandelt wird.

Auf ähnlicher Schiene fährt Sixt. Das Programm »Unlimited« gibt es schon seit 2011. Sixt wirbt damit, dass es die Vorzüge eines Dienstwagens mit der Flexibilität eines Mietwagens vereint. »Wir haben die einzige echte Mietwagenflatrate in Deutschland«, sagt Oliver Popkowitz, Direktor bei Sixt SE. Zum monatlichen Festpreis ab 999 Euro netto hat der Kunde jederzeit Zugriff auf ein Fahrzeug aus der Sixt-Premium-Flotte an über 800 Stationen in zehn Ländern Europas. Er kann so oft mieten, wie er will, bekommt immer ein neuwertiges Fahrzeug und muss sich um sonst nichts kümmern. Der Kunde spart sich mit »Unlimited« die sonst bei Geschäftsreisen üblichen Kosten für Mietwagen, Parkgebühren an Flughäfen und Taxifahrten am Zielort. Für Fuhrparkmanager macht das Angebot Mobilitätskosten aufgrund des Festpreises transparent und kalkulierbar. »Nach unse- >

ren Erfahrungen lohnt sich das Modell ab einer Reisetätigkeit von sechs Tagen im Monat«, so Popkowitz.

Seit Kurzem bietet Sixt auch Auto-Abo-Modelle für Nutzer mit geringem Reisebedarf an. »Wir sind überzeugt, dass Auto-Flatrates bald so selbstverständlich sein werden wie Telefon- und Internetflatrates«, meint der Sixt-Manager. Alle Sixt-Dienste sind über die Mobilitätsplattform One in einer App gebündelt: von der klassischen Vermietung über Carsharing bis hin zu Taxi- und Sammeltaxi-Diensten.

Auch für Volkswagen Leasing gehört multimodalen Angeboten, also der Kombination aus Flotte und Travel, die Zukunft. »Wir sehen, dass unsere Kunden die beiden Bereiche zunehmend zusammenlegen«, sagt Geschäftsführer Knut Krösche. Neu sei, dass Arbeitnehmer immer öfter anstelle eines Dienstwagens ein Mobilitätsbudget verlangen. Dabei wollten sie am liebsten selbst buchen, getrennt nach privaten und dienstlichen Fahrten. »Mit ›Mobility Complete‹ haben wir ein Angebot für

Auto-Abos können Teil umfassender Mobilitätskonzepte werden, mit denen Unternehmen Mitarbeiter binden

multimodale Mobilität in der Pilotphase. Spätestens im nächsten Jahr gehen wir damit an den Markt«, kündigt Krösche an. Damit sollen Kunden innerhalb von zehn Minuten ein Angebot bekommen und direkt aus einem Mix an Mobilitätslösungen buchen. Zudem lässt sich die Reise individualisieren hinsichtlich der drei Kriterien CO₂-Ausstoß, Zeit und Kosten. »Wir übernehmen die Bezahlung und schicken dem Arbeitgeber am Monatsende eine Rechnung«, sagt der VW-Manager. Damit ist der Kunde den gesamten organisatorischen Aufwand los.

Dass Kunden einer Autobank eben nicht nur Fahrzeuge buchen, sondern sich zwischen Auto, Bahn, Flugzeug oder anderen Verkehrsmitteln entscheiden können, zeigt den grundlegenden Strukturwandel der Branche. So wie sich Flottenmanager früher oder später zu Mobilitätsmanagern wandeln müssen,



Für jede Jahreszeit das passende Auto: Das Abo-Modell von Mercedes macht es möglich.

Dienstwagensteuer

Bei wechselnden Fahrzeugen richtet sich der für die Ein-Prozent-Regel relevante Fahrzeugpreis nach dem während eines Kalendermonats am häufigsten gefahrenen Auto.

werden aus Finanz- Mobilitätsdienstleister. Diese Art von Service wird nach Krösches Meinung über lange Jahre das Reisemanagement der Firmen bestimmen. Und es würden immer wieder neue Arten der Mobilität angedockt, etwa E-Bikes. Noch basiert »Mobility Complete« von VW Financial nicht auf einem Mobilitätsbudget. Doch laut Krösche wäre das in einer späteren Ausbaustufe möglich.

Die Daimler-Tochter Athlon hat mit »My Benefit Kit« bereits ein solches Angebot. Die Idee: Gute Mitarbeiter zu finden, ist schwer. Sie zu gewinnen und an das Unternehmen zu binden, erst recht. »Deshalb entwickeln wir immer wieder neue Produkte und Services, die es unseren Kunden ermöglichen, Mitarbeiter durch flexible Mobilitätslösungen zu begeistern«, sagt André Girnus, Geschäftsführer von Athlon. Es komme darauf an, die individuellen Bedürfnisse der Angestellten zu verstehen und auf sie einzugehen. »My Benefit Kit« richtet sich an Unternehmen mit mindestens 300 Mitarbeitern, als Alternative zu festen Mobilitätsbudgets.

Mit dem Athlon-Prinzip können die Kollegen dagegen einen monatlich festen Betrag frei nutzen, auf Basis einer Gehaltsumwandlung des Bruttogehalts. Wer sich beispielsweise für einen günstigeren Dienstwagen entscheidet, hat am Ende Geld für andere Dinge übrig, etwa ein Dienstrad, ein neues Handy oder die Mitgliedschaft im Fitnesscenter. Auch Weihnachts- oder Urlaubsgeld könnte man umwandeln und so an Zuschüsse zur betrieblichen Altersversorgung oder ein Jobticket kommen. »Insbesondere junge Arbeitnehmer überzeugen solche Kombinationsangebote«, sagt Geschäftsführer André Girnus. Auch hier sei der Aufwand für die Firmen überschaubar. Athlon etwa übernimmt die komplette Abwicklung, die Implementierung der Services dauert vier bis fünf Monate. ■

**ANGETRIEBEN VON
VISIONEN, IDEEN
UND ZIELEN.**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



DER NEUE
ŠKODA SCALA
IHR ANTRIEB FÜR NEUES.

Erfolgreich sein kann nur, wer offen für Neues ist. Zum Beispiel für den Neuen ŠKODA SCALA als Firmenfahrzeug. Mit ausdrucksstarkem Design, einem geräumigen Innenraum und einem Umfang an Assistenzsystemen, der in seiner Klasse Maßstäbe setzt. Entdecken Sie jetzt, wie gut Kostenbewusstsein und Anspruchsdenken harmonieren können: mit unserem GeschäftsfahrzeugLeasing für den Neuen ŠKODA SCALA.

Mehr Informationen bei Ihrem ŠKODA Partner, unter 0800/2 58 58 55 oder [skoda-geschäftskunden.de](https://www.skoda-geschäftskunden.de)

Kraftstoffverbrauch für den ŠKODA SCALA Ambition 1,0 I TSI 85 kW (115 PS) in l/100 km, innerorts: 6,4–6,3; außerorts: 4,2–4,1; kombiniert: 5,0–4,9. CO₂-Emissionen kombiniert: 113–111 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Ermittelt im neuen WLTP-Messverfahren, umgerechnet in NEFZ-Werte zwecks Pflichtangabe nach Pkw-EnVKV.

Abbildung enthält Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Mobilität managen

Betriebliches Mobilitätsmanagement geht über das Fachgebiet des Fuhrparkleiters hinaus. Der **Fuhrparkverband** bietet einen darauf ausgerichteten **Lehrgang** an.

von Uwe Schmidt-Kasperek



Dienstreisen sind oft effizienter, wenn der Mitarbeiter das Auto stehen lässt und stattdessen auf die Bahn umsteigt. Zudem verliert der Dienstwagen zunehmend an Attraktivität als Incentive. Auch Carsharing, Ridesharing und Diensträder nehmen immer mehr Fahrt auf. Es gibt viele weitere Gründe, warum sich Firmen von einer reinen Fahrzeugflotte abwenden und stattdessen ein ganzheitliches betriebliches Mobilitätsmanagement einführen.

Nach Ansicht von Johannes Auge von Baum Consult gibt es heute mindestens sechs Kernbereiche, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement ausmachen und die möglichst alle miteinander in Einklang zu bringen sind. Zum einen haben Unternehmen zum Ziel, ihre Fachkräfte zu binden und neue zu gewinnen. Ein Hauptaugenmerk liegt zudem auf der guten

Erreichbarkeit des Firmenstandorts, und auch die Parksituation vor Ort spielt eine Rolle. Bei Dienstreisen und der Flotte rückt die Effizienzsteigerung in den Vordergrund. Flexible Arbeitszeiten und -orte würden den Wandel zusätzlich beschleunigen. Der Umweltaspekt gewinnt ebenfalls zunehmend an Bedeutung. »All das steht unter der Klammer der Mitarbeiterzufriedenheit und Gesundheitsförderung«, sagt der Baum-Geschäftsführer.

Während Fuhrparkleiter bei Fahrzeugen von ihren Leasinggesellschaften eine sorgenfreie Rundumbetreuung gewohnt sind, müssen sie das Feld des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit all seinen Facetten in Eigenregie anpacken – eine Herkulesaufgabe, weil es über das Fachgebiet des Fuhrparkleiters hinausgeht. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement (BVF) greift Fuhrparkleitern unter die Arme und bildet sie zu zertifizierten >



Mobilitätsmanagern aus. »Wir wollen künftig eine umfassende Sicht auf betriebliche Mobilität ermöglichen«, erklärt Marc-Oliver Prinzing. Für den Verbandsvorsitzenden ist dies der logische nächste Schritt – vor allem für alle, die heute schon Fuhrparkmanager sind.


Ab September kann man beim BVF »zertifizierter Mobilitätsmanager (BVF)« werden. Der »neue« Manager werde eine umfassende Sicht auf die betriebliche Mobilität und gleichzeitig grundlegendes fachliches Wissen haben. Vermittelt wird nicht nur die notwendige Managementfähigkeit, sondern auch ganz praktisch, wie man Teillösungen im Betrieb zu einer Mobilitätsgesamtlösung zusammenfasst.

Externe Angebote haben den Verband nicht überzeugt. Daher hat er eine eigene Schulungslösung ent-

muss man dem Unternehmen klar sagen, wie hoch die Investitionen ausfallen.«

Weiterhin will der BVF mit der Dekra Akademie, die für den Lehrgang zum zertifizierten Fuhrparkmanager zuständig ist, zusammenarbeiten. Zudem ist für den neuen Mobilitätsmanager eine Hochschulkooperation geplant. In der Frist zwischen September 2019 und März 2020 kann ein erstes Seminar zum »zertifizierten Mobilitätsmanager (BVF)« besucht werden. Wahrscheinlicher Schulungsort ist Mannheim, der Sitz des BVF.

Rund 6.000 Euro soll der Kurs inklusive aller Module kosten. Noch stehe die finale Kalkulation nicht. Sicher sei man aber, dass der Kurs auf zehn bis zwölf Teilnehmer begrenzt werde. Nur so sei es tatsächlich möglich, die komplexe Materie sicher zu vermitteln.

Auch Berater Auge ist der Meinung, dass neue Konzepte in der Regel nur dann erfolgreich sind, wenn Geschäftsführung, Personalabteilung, Gesundheits- und Umweltbeauftragte sowie Betriebsräte an einem Strang ziehen. Der zertifizierte Mobilitätsmanager könnte hier eine Schlüsselrolle spielen. »Wir stehen erst am Anfang einer rasanten Entwicklung«, glaubt Auge. 

Maximal zwölf Teilnehmer sind für jeden Lehrgang vorgesehen. Kosten: rund 6.000 Euro

wickelt. Prinzing weiß, wovon er spricht. Er leitet die Firma Carmacon, die seit Jahren gewerbliche Fuhrparks umfassend berät und praxisorientiert trainiert. So umfasst das Modul 2 »Grundlagen II – Travelmanagement« neben der Analyse von Reisebedarf und Reiseprofilen eines Unternehmens auch die Konzeption von Reiserichtlinien, die Unterweisung in die Auswahl und den Nutzen von IT-Tools und Booking Engines sowie ein Travel-Riskmanagement. Allein für das Travelmanagement sind zwei Seminartage angesetzt. Insgesamt umfasst die Zertifizierung zum Mobilitätsmanager 15 Tage.

Die Teilnehmer erhalten vorab ein umfassendes E-Learning-Konzept, mit dem sie sich die Grundlagen des jeweiligen Fachgebietes zunächst erarbeiten müssen. Auch für die Festigung des Erlernten ist eine E-Learning-Session vorgesehen. Sie ist aber bereits Teil der Zertifizierung, die einen der 15 Präsenztage umfasst. Ausgebildete Fleet- und Travelmanager können sich insgesamt vier Tage sparen. Weitere Module beziehen sich auf das Changemanagement in Bezug auf betriebliche Mobilität, das Projektmanagement sowie auf rechtliche Aspekte. Eine Fallstudie am Ende – etwa ein neues Pedelec- oder Carsharing-Konzept – soll trockenes Wissen in lebendige Praxis überführen. Prinzing: »Beim Mobilitätsmanagement geht es um Vorteile für Mitarbeiter. Doch am Ende

Zertifizierter Mobilitätsmanager (BVF)

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement bildet ab September 2019 zum betrieblichen Mobilitätsmanager aus

Modul	Beschreibung	Tage
1	Grundlagen I – Fleetmanagement	2
2	Grundlagen II – Travelmanagement	2
3	BWL I – Changemanagement	2
4	BWL II – Projektmanagement	2
5	Rechtliche Aspekte	3
6	Mobilitätsmanagement	3
7	Zertifizierung	1
	Summe der Präsenztage	15

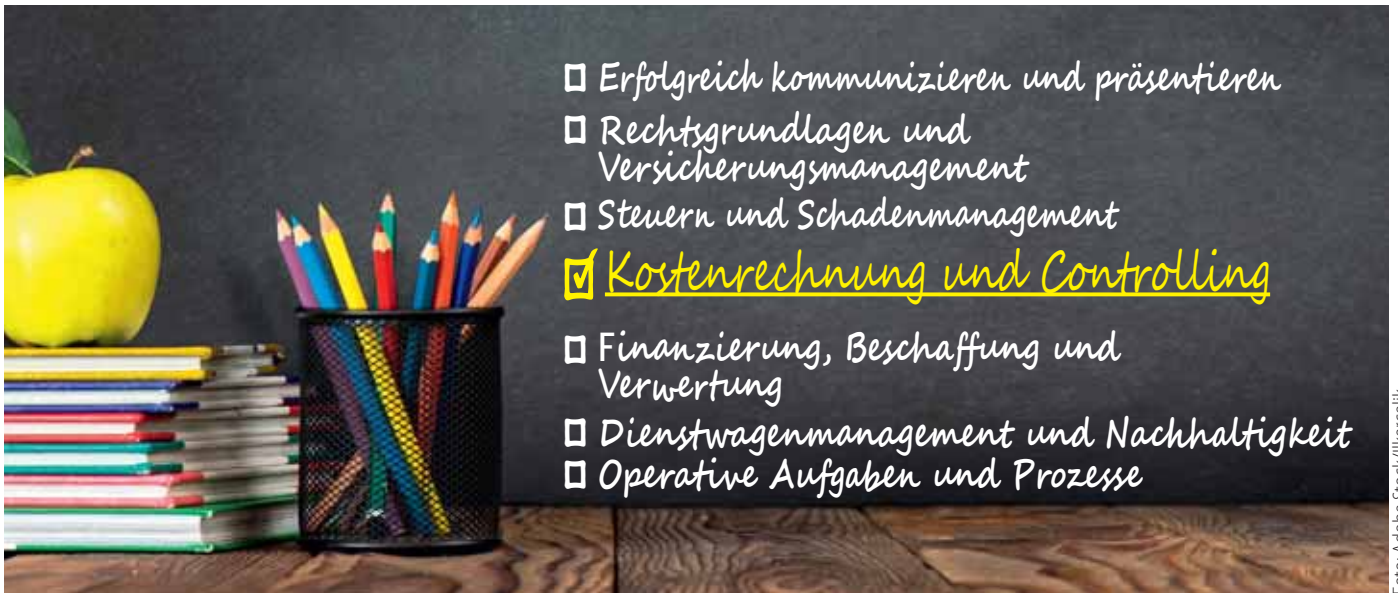


Foto: Adobe Stock/Ilkercekk

- Erfolgreich kommunizieren und präsentieren
- Rechtsgrundlagen und Versicherungsmanagement
- Steuern und Schadenmanagement
- ☑ Kostenrechnung und Controlling
- Finanzierung, Beschaffung und Verwertung
- Dienstwagenmanagement und Nachhaltigkeit
- Operative Aufgaben und Prozesse

Dekra bildet in sieben Seminaren zum Flottenmanager aus. firmenauto besucht alle Kurse.
 Teil 4: **Kostenrechnung und Controlling.**

Finanzbuchhaltung, Abschreibung und Controlling: Wer das im Fuhrpark hört, springt nicht unbedingt begeistert auf. Dabei ist eine solide Kostenrechnung die Basis für gutes Fuhrparkmanagement.

Bei der Fortbildung zum zertifizierten Fuhrparkmanager nimmt das Modul daher auch besonders viel Zeit in Anspruch. An vier Tagen lernen die Teilnehmer, worauf es bei den Kosten wirklich ankommt.

Modul außerdem um zahlreiche Beispielrechnungen, die die Teilnehmer teils selbst erarbeiten können. So festigt sich das Wissen schnell.

An den letzten zwei Tagen stehen die Dienstwagenordnung und Dienstwagenüberlassungsverträge auf der Agenda. In Ersterer legt das Unternehmen fest, welche Mitarbeiter welchen Geschäftswagen bekommen, auch bekannt als Car-Policy.

Dabei sind mögliche Ausstattungseinschränkungen ebenso Thema wie die richtige Wahl der passenden Antriebsart. Mit dem Dienstwagenüberlassungsvertrag regelt das Unternehmen, für welchen Zweck die betrieblichen Fahrzeuge genutzt werden dürfen und welche Pflichten es an den Fahrer überträgt. In der Ausbildung bekommen die Teilnehmer wichtige Bestandteile vermittelt und können so auch im eigenen Betrieb künftig vielen Problemen vorbeugen. ■

Finanzbuchhaltung und Kostenrechnung sind ebenso zwei Paar Stiefel wie Dienstwagenordnung und Dienstwagenüberlassung

Warum eignen sich zum Beispiel nicht die Kostenstellen der Finanzbuchhaltung als Basis für das Fuhrparkcontrolling? Wie detailliert sollten die einzelnen Kostenarten aufgeführt sein?

Marc-Oliver Prinzing ist seit Jahren als Fuhrparkberater und Hochschuldozent tätig. Er bringt die auf den ersten Blick trockenen Inhalte so praxisbezogen und locker rüber, dass keine Langeweile aufkommt.

Nach dem Seminar wissen alle Teilnehmer, warum fünf Kostenträger aus der Finanzbuchhaltung nicht ausreichend sind, um die Kosten für alle Bereiche einzeln ausweisen zu können. Oder dass die bilanzielle Abschreibung von Autos für sechs Jahre Nutzungsdauer wenig mit dem realen Wertverlust zu tun hat, der aber für die tatsächlichen Kosten ausschlaggebend ist. Auch wie man für seinen Fuhrpark den optimalen wirtschaftlichen Ersatzzeitpunkt ermitteln kann, vermittelt das Seminar. Prinzing ergänzt das

Modul außerdem um zahlreiche Beispielrechnungen, die die Teilnehmer teils selbst erarbeiten können. So festigt sich das Wissen schnell.



Zertifizierter Fuhrparkmanager

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement und firmenauto sind Kooperationspartner der Ausbildung. Seminarstandorte: München, Frankfurt/Main, Berlin, Dortmund und Hamburg.
www.dekra-akademie.de/de/fuhrparkmanagement

Reisen und arbeiten

Arbeiten statt selbst fahren: Mit einem **Ridesharing-Service** bringt das Start-up City Loop Geschäftsreisende zum Flughafen oder Arbeitstermin.

von Anja Schreiber

Teilen ist das neue Haben: Nach diesem Motto funktionieren viele innovative Sharing-Konzepte, so zum Beispiel im Bereich Wohnen bei Airbnb oder im Mobilitätssektor bei Uber und FlixBus. Der Trend zum Sharing macht aber auch vor Geschäftsreisen nicht halt. Doch Firmenreisende haben andere Bedürfnisse als Touristen oder Privatpersonen. Denn sie nutzen die Reisezeit als Arbeitszeit. Dem will nun das Start-up City Loop mit einem Konzept speziell für Geschäftskunden Rechnung tragen.

Gründer und Geschäftsführer Jörg Mayer kennt deren Bedürfnisse. Jahrelang war er als Manager für Telefon-

und Internetunternehmen tätig, bevor er selbst die 21Sportsgroup gründete und zum Investor wurde. »Ich war wochenlang unterwegs und verbrachte 20 bis 30 Prozent meiner Arbeitszeit mit ineffektiven Reisen. Das ist betriebswirtschaftlich völlig unsinnig.« Er fuhr zum Beispiel immer noch selbst mit dem Auto. »Das war total unwirtschaftlich. Denn ich habe einen viel höheren Stundenlohn als ein Chauffeur.«

Aus einer aktuellen, von City Loop bei You Gov beauftragten Umfrage weiß Mayer, dass 40 Prozent der Geschäftsreisenden am liebsten selbst hinterm Steuer



Fotos (2): Adobe Stock Opojia/Goodluz

sitzen. »Doch sobald ein Mitarbeiter mehr kostet als ein Fahrer, lohnt sich diese Art zu reisen nicht mehr.« Sie sei sogar gefährlich. Denn viele nutzen nebenbei Handy oder Tablet, telefonieren oder schreiben Mails. Außerdem ist Autofahren anstrengend. Es kostet Energie, die Arbeitnehmer besser einsetzen könnten.

Auch privat brachte Mayer diese Art zu reisen Nachteile: »Ich kam häufig gestresst nach Hause und konnte mich nach Feierabend nicht mehr so meiner Familie widmen, wie ich wollte.« Seitdem er sich chauffieren lässt, habe sich seine Lebensqualität deutlich gesteigert.

Mayer hat damit zwei entscheidende Anforderungen an die Geschäftsreise identifiziert: Sie sollte effizient und komfortabel sein. »Schließlich ist Reisezeit Arbeitszeit«, betont er. Das unterstreiche auch ein Urteil des Bundesarbeitsgerichts. Dessen Richter entschied 2018, dass Dienstreisezeit als Arbeitszeit zu bewerten und zu vergüten ist.

Ob sie nun Mails checken, eine Präsentation überarbeiten oder einen Geschäftstermin vorbereiten:

Die meisten Arbeitnehmer nutzen Hin- und Rückreise in der Regel, um zu arbeiten. Dadurch entwickeln sie aber auch andere Bedürfnisse und Herausforderungen als Privatreisende. Während der Tourist sicher damit leben kann, wenn er auf die gestreamte Lieblingsserie während der Fahrt verzichten muss, ist es für einen Mitarbeiter sehr ärgerlich, wenn er wegen einer instabilen Internetverbindung nicht auf wichtige Unterlagen in der Cloud zugreifen kann.

Das unterstreicht eine Umfrage, die City Loop in Auftrag gab: 29 Prozent der 587 Befragten beklagten fehlendes oder instabiles Internet im Verkehrsmittel. Das größte Ärgernis für die Befragten sind aber mit 52 Prozent die Unpünktlichkeit und die Unzuverlässigkeit von Bus, Bahn und Flugzeug. Auch mit der Verkehrsanbindung von Flughäfen und ICE-Bahnhöfen sind 30 Prozent unzufrieden. Außerdem emp-

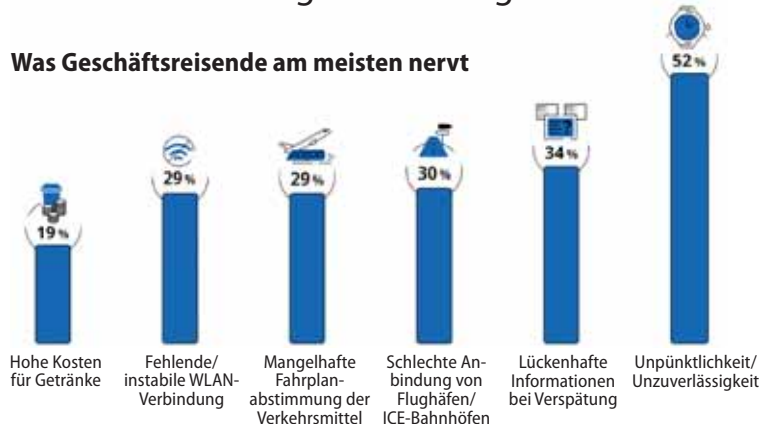
finden 19 Prozent der Arbeitnehmer Getränke als viel zu teuer, wenn sie mit einem Billigticket reisen und für die Drinks in die eigene Tasche greifen müssen.

Was aber wünschen sich Geschäftsreisende? Ganz vorne: eine kostenlose und stabile WLAN-Verbindung und komfortable Sitzplätze. 29 Prozent der reisenden Arbeitnehmer freuen sich außerdem über Verkehrsmittel, bei denen eine direkte Abrechnung mit dem Arbeitgeber möglich ist. >

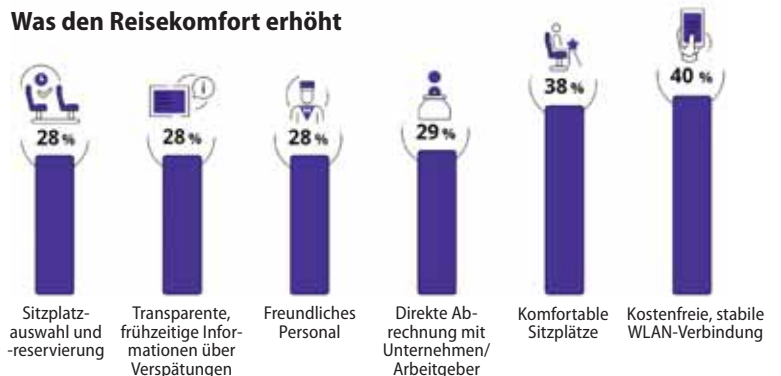
Geschäftsreisen sollten effizient und komfortabel verlaufen

Mit Bahn und Flieger unterwegs

Was Geschäftsreisende am meisten nervt



Was den Reisekomfort erhöht



Quelle: You Gov, n = 587

” Für lange Strecken gibt’s Bahn oder Flugzeug, für kurze den ÖPNV. Unsere Limousinen decken die Mittelstrecke ab.

Jörg Mayer
Gründer von City Loop



Das Unternehmenskonzept von City Loop will diese Bedürfnisse befriedigen. Die Firma fungiert dabei als Ridesharing-Service für Geschäftsreisende, also als ein Fahrdienst, mit dem mehrere Menschen gemeinsam zum Ziel kommen. »Als Reisebüro vermitteln wir Sitzplätze in Oberklasse-Limousinen«, berichtet Mayer. Dabei fokussiert sich City Loop auf die sogenannte Mittelstrecke, also die Zubringerfahrten zum Beispiel vom Unternehmen zum Flughafen. »Auf der Kurzstrecke in den Städten gibt es vielerlei Verkehrsmittel wie Taxis oder Carsharingautos. Auf der Langstrecke dominieren ICE und Flugzeuge«, erklärt Mayer. »Ein Konzept für die Mittelstrecke fehlte bisher. Davon kann jeder Businessreisende ein schmerzliches Lied singen.«

Der Chauffeurservice funktioniert nach dem Prinzip des Linienbetriebs: Er fährt vielfach am Tag zu festen Zeiten bestimmte Orte an. Im Erprobungsbetrieb bringt er Geschäftsleute zu den Flughäfen Frankfurt und Stuttgart sowie zu Großunternehmen in der Region, wie etwa SAP. Später ist ein bundesweites und grenzüberschreitendes Angebot geplant. »Unsere Chauffeure transportieren bis zu drei Reisende gleichzeitig. Diese teilen sich die Kosten für das Auto und den Fahrer, sodass wir Ticketpreise ab 79 Euro je 100 Kilometer anbieten können ... und das, obwohl wir unsere Kunden mit Limousinen wie dem Audi A8L befördern.«

Dem Chef von City Loop geht es nicht darum, seine Kunden mit einem Fahrzeug der Luxusklasse zu chauffieren. Vielmehr will er dem Geschäftsreisenden einen Komfort bieten, der effiziente Arbeit im Auto ermöglicht: »Unsere Fahrzeuge sind mobile Büros mit Hotspot, ausklappbaren Tischen, 230-V-Steckdosen und USB-Ladesteckplätzen. Sie bieten große Beinfreiheit, Ruhesitze mit Massagefunktionen und Fußstützen.« Denn der Geschäftsreisende soll auch Gelegenheit haben, sich zu entspannen. Deshalb kann er die vorhandenen lärmreduzierenden Kopfhörer und Schlafmasken verwenden. Kühle Getränke und frischer Bio-Kaffee sind während der Fahrt genauso inklusive wie ein Concierge-Service. Wie alle Sharing-Dienste lässt sich auch City Loop per App buchen.

Mayer sieht in Sharing-Konzepten grundsätzlich eine Win-win-Situation für Mitarbeiter, Unternehmen und Gesellschaft: »Sich ein Auto und einen Fahrer zu teilen, ermöglicht es den Reisenden, während der Fahrt effizient zu arbeiten. Zugleich ist es komfortabel und sicher. Außerdem entlastet es den Straßenverkehr und die Umwelt.«



Bahnfahren hat durchaus Vorteile. Anders als im Firmenwagen kann man arbeiten, und manchmal funktioniert sogar das WLAN.

In 8 Schritten zum zertifizierten Fuhrparkmanager. Das Weiterbildungsangebot der DEKRA Akademie.



In Zusammenarbeit mit:
firmenauto
Mobilität & Management



Fuhrparkmanagement – Weiterbildung für Fach- und Führungskräfte

Unsere Fuhrparkmanagement-Seminare vermitteln Ihnen das betriebswirtschaftliche, technische und rechtliche Wissen zur Schaffung effizienter, rechtssicherer und kostengünstiger Fuhrparkprozesse. Die Module können in beliebiger Reihenfolge an unterschiedlichen Orten absolviert werden und sind auch einzeln buchbar.

Infotelefon 0711.7861-3939
Internet www.dekra-akademie.de
E-Mail vertrieb.akademie@dekra.com

	Thema	Hamburg	München	Berlin	Frankfurt a. M.	Dortmund
Termin 1	Operative Aufgaben und Prozesse	28.-30.10.2019	27.-29.11.2019	25.-27.03.2020	06.-08.05.2020	23.-25.06.2020
Termin 2	Kommunikation und Präsentation	22.-23.11.2019	13.-14.12.2019	24.-25.04.2020	28.-29.05.2020	21.-22.08.2020
Termin 3	Nachhaltigkeit und IT-Tools	09.-11.01.2020	23.-24.01.2020	28.-29.05.2020	25.-26.06.2020	10.-11.09.2020
Termin 4	Finanzierung, Beschaffung und Verwertung	06.-08.02.2020	13.-15.02.2020	18.-20.06.2020	20.-22.08.2020	07.-09.10.2020
Termin 5	Rechtlicher Rahmen und Versicherungen	28.-29.02.2020	13.-14.03.2020	03.-04.09.2020	18.-19.09.2020	06.-07.11.2020
Termin 6	Steuerrecht und Schadenmanagement	19.-21.03.2020	23.-25.04.2020	17.-19.09.2020	29.-31.10.2020	10.-12.12.2020
Termin 7	Kostenrechnung, Controlling und Dienstwagenmanagement	21.-24.04.2020	12.-15.05.2020	10.-13.11.2020	17.-20.11.2020	12.-15.01.2021
Abschluss	Zertifizierung	19.-20.05.2020	18.-19.06.2020	03.-04.12.2020	11.-12.12.2020	05.-06.02.2021
Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	05.-06.09.2019	10.-11.10.2019	13.-14.02.2020	05.-06.03.2020	01.-02.04.2020
		Zusatztermin in Stuttgart: 02.-03.07.2020				

Elektrisieren mit System

Der Spezialist für Möbelbeschläge **Hettich** setzt inzwischen teilweise auf **Elektroautos**. Die Leasing- und Fuhrparkmanagementgesellschaft Alphabet unterstützt bei der Umsetzung.

von Immanuel Schneeberger

Zwar denken inzwischen immer mehr Unternehmen darüber nach, wie sie elektrifizierte Autos in ihren Fuhrpark integrieren können, doch wirklich neu sind solche Ideen nicht. In den kommenden Jahren wird kaum ein Unternehmen darum herumkommen, sich mit dem Aufbau von Ladeinfrastruktur und dem Einsatz von Plug-in Hybriden oder batterieelektrischen Autos auseinanderzusetzen. Der Spezialist für Möbelbeschläge Hettich aus Kirchlengern in Nordrhein-Westfalen entschied sich schon vor Jahren für diesen Schritt. Seit 2012 arbeitet Sven Oßenbrink bei Hettich im Fuhrparkmanagement, ein Jahr später schaffte das mittelständische Unternehmen die ersten zwei Elektroautos an.

Der Standort im ländlichen Raum ist nicht besonders gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen, viele Mitarbeiter kommen mit dem Auto zur

Arbeit. Die meisten Firmenfahrzeuge kommen nur für den Arbeitsweg zum Einsatz und stehen sonst die meiste Zeit ungenutzt auf dem Parkplatz. »Nur der Vertrieb ist ständig auf Achse«, so Fuhrparkleiter Oßenbrink.

Das Familienunternehmen wollte sowohl den Arbeitsweg ökologischer gestalten als auch die Auslastung der Dienstwagen erhöhen. Eine Lösung dafür sah Oßenbrink zum einen in Elektrofahrzeugen, zum anderen in der Einrichtung von Corporate Carsharing. Wenn die Nutzer ihren Dienstwagen für den Fahrzeugpool zur Verfügung stellen, bekommen sie beispielsweise eine monatliche Autowäsche spendiert. Außerdem überprüft Hettich, in welchen Bereichen der Carpool elektrisch sein kann. Das funktioniert über eine Analyse der Fahrprofile durch die betreuende Fuhrparkmanagementgesellschaft.



Bei der Beschaffung setzt Hettich auf Leasing, überwiegend von Alphabet. Die BMW-Tochter begann das Thema E-Mobilität 2013 mit fünf Fahrzeugen, zwei davon gingen an Hettich. Im letzten Jahr konnte die Leasing- und Fuhrparkmanagementgesellschaft ihr Neugeschäft um 155 Prozent steigern. Dadurch wuchs der Bestand um 47 Prozent auf 6.600 Fahrzeuge, von denen 3.200 batterieelektrisch sind. 2019 wollen die Münchner zehn Prozent ihres Neugeschäfts mit Elektroautos machen.

Damit das überhaupt möglich ist, benötigen die Firmen auch entsprechende Infrastruktur am Unternehmenssitz. Hettich vertraut dabei auf den Partner von Alphabet, die Digital Energy Solutions. Das Gemeinschaftsunternehmen von Viessmann und BMW bietet die Installation von Ladeinfrastruktur bei Unternehmen und den Mitarbeitern zu Hause an. Oßenbrink schätzt an der Lösung, dass er alles aus einer Hand bekommt und so weniger Aufwand mit der neuen Technologie im Fuhrpark hat.

Zu Beginn musste Oßenbrink teilweise noch Überzeugungsarbeit leisten, wenn er Mitarbeitern die neue Antriebsart schmackhaft machen wollte. In letzter Zeit sorgt nicht zuletzt die vergünstigte Dienstwagensteuer für verstärkte Nachfrage. Durch den Fahrzeugpool können Dienstwagennutzer für längere Fahrten problemlos auf ein Auto mit Verbrennungsmotor umsteigen – und nutzen so teilweise als Dienstwagen freiwillig kleinere Autos. So stieg zuletzt eine leitende Mitarbeiterin auf einen BMW i3 um, wie Oßenbrink berichtet. Wenn der gesamte Fuhrpark an der Ermöglichung von Elektromobilität arbeitet, hilft das also, etwaige Vorurteile bei den Mitarbeitern abzubauen.

Das hilft dann wiederum dabei, CO₂-Ziele des gesamten Unternehmens zu erreichen. So berichtet Susan Käppeler von Alphabet (siehe Interview rechts) davon, dass immer häufiger Klimaziele als Grund für eine Elektrifizierung im Fuhrpark angeführt würden. Vor allem bei Dienstleistern ist die Flotte häufig der größte Verursacher von Kohlenstoffdioxid. Falls die Autoindustrie nächstes Jahr also endlich ihre Lieferschwierigkeiten in den Griff bekommt, könnte die betriebliche Mobilität bald für einen Schub bei den Zulassungszahlen von alternativ angetriebenen Autos sorgen. ■

Drei Fragen an ...

Susan Käppeler

Leiterin Vertrieb und Marketing, Alphabet

Bei kleineren Flotten sehen Leasingunternehmer noch Potenzial. Was tun Sie für diese Zielgruppe?

Wir sehen, dass gerade kleine und mittlere Unternehmen individuelle Beratung schätzen. Oft gibt es in solchen Firmen nur einen, der die gesamte Mobilität steuern muss. Da können wir gut beratend unterstützen. Gerade bei der Nutzung unseres Konfigurators oder bei der Einführung von Elektromobilität helfen unsere Vertriebsmitarbeiter gerne vor Ort. Dieses Angebot wird auch tatsächlich gut nachgefragt.

Wie schulen Sie Ihre eigenen Mitarbeiter für diese Beratungstätigkeit?

Zum einen gibt es die BMW Group Academy, von deren Angeboten wir profitieren. Zusätzlich setzen wir auch eigene Schulungsprogramme auf, um all die neuen Themen rund um Corporate Carsharing, Elektromobilität und Fahrer-App gut zu vermitteln. Zusätzlich bieten wir Online-schulungen an, in denen die Kollegen auch direkt Rückfragen an die Spezialisten aus dem Produktmanagement stellen können. Das kommt bei den Mitarbeitern gut an.



Apropos neue Themen: Bieten Sie bald ein Mobilitätsbudget an?

In Belgien bieten wir eine solche Lösung mit einem Kooperationspartner an. Hier sind wir mit Kunden noch in einer frühen Konzeptphase. Durch die Bündelung von Mobilitätsanfragen bei uns könnten wir günstigere Konditionen nutzen, außerdem eine komplette Prozessintegration bieten. So etwas ergibt im urbanen Raum Sinn, und dort sehen wir auch Bedarfe. Es gibt aber noch Hürden vom Datenschutz bis hin zu steuerlichen Themen, die noch nicht final geklärt sind.

Aha-Erlebnisse

In einem Innovation-Lab testet die **R+V Versicherung** autonomes Fahren mit zwei Minibussen. Und gibt die Erfahrungen an Unternehmen mit großen Firmengeländen weiter.

von Susanne Löw

Konnektivität, autonomes Fahren, Share Economy, Elektromobilität: Vor drei Jahren rückte das Management der R+V diese vier Megatrends in den Fokus. Trends, die auch den größten deutschen Nutzfahrzeug-Versicherer betreffen. Er gründete ein Innovation-Lab, schrieb konzernweit ein bereichsübergreifendes Team aus und mietete eine ehemalige Kfz-Werkstatt für die passende Start-up-Atmosphäre an. Vor allem aber wollte man den Beteiligten viel Handlungsspielraum lassen.

Den nutzten Stefan Häfner und seine Kollegen von Anfang an. Als Teil der neuen Abteilung »MO14« wollten sie die vier Megatrends gebündelt erproben in Form von elektrisch betriebenen, autonom fahrenden Kleinbussen.

Die R+V wollte anhand eigener Erkenntnisse herausfinden, wie sich autonomes Fahren auf Technik, Wissenschaft und Gesellschaft auswirkt. Sie wollte neue Herausforderungen erkennen, Lösungen für morgen erarbeiten – und letztlich Handlungsfelder für die Zukunft der Kfz-Versicherung





Fotos: Adobe Stock, R+V, Fraport

- 1 In Mainz trägt der autonome Bus den Namen EMMA, was für Elektromobilität Mainz steht.
- 2 Verena Reuber und Stefan Häfner leiten das Projekt »Autonomes Fahren« der R+V.
- 3 Mit einem Joystick kann Stefan Häfner den Bus auch manuell steuern.

erschließen. Denn wer oder was wird künftig versichert, wenn es gar keinen oder keinen alleinigen Halter mehr gibt? Wie reagiert die Bevölkerung auf selbstfahrende Technik? Welche Risiken entstehen?

Anfang 2017 schaffte R+V zwei Elektro-Shuttlebusse des französischen Herstellers Navya à 250.000 Euro netto mit Platz für je elf Fahrgäste an und startete seither vier Feldversuche. »Wir waren mit einer gewissen Nativität gesegnet, als wir das Thema angingen. Hätten wir schon damals gewusst, was uns erwartet, wären wir sicher demütiger gewesen«, so Häfner rückblickend.

Denn zunächst mussten die Busse durch 40 Maßnahmen umgebaut werden, um eine Zulassung zu bekommen. Eine Vorgabe des TÜV war, die Bremskraft zu verstärken. Trotz

diverser Auflagen – die Busse durften maximal 20 km/h und nur auf bestimmten Strecken fahren – bekam die R+V nach einem Jahr im April 2018 die Zulassung. Damit war der Versicherer das erste privatwirtschaftliche Unternehmen, das autonome Busse im öffentlichen Verkehr betreiben durfte.

Insgesamt transportierten die Shuttlebusse in vier Testprojekten 5.000 Fahrgäste. Den Startschuss machte, in Partnerschaft mit Fraport, eine 1,5 Kilometer lange Strecke auf dem Flughafen Frankfurt. Dort mussten sich die Busse im Mischverkehr zwischen 2.500 Pkw, Flugzeugschleppern, Rettungsdiensten und Gepäcktransportern bewähren. Die Busse waren dabei über die R+V versichert. Wie riskant die Versi- >

cherung selbst das Unterfangen einschätzte, zeigt die Deckung in Höhe von 1,2 Milliarden Euro, als die Busse im Vorfeld des Flughafens fotografiert wurden. »Das ist in etwa der Gegenwert eines voll besetzten A380«, erklärt Häfner.

Der zweite Test lief in Marburg im Betriebsverkehr der Behringwerke. Außerdem beförderte Häfners Team die eigenen Kollegen am R+V-Standort Wiesbaden. Im Sommer 2018 setzte dann die Mainzer Mobilität als erstes kommunales Verkehrsunternehmen in Deutschland einen selbstfahrenden Elektrokleinbus im öffentlichen Raum ein. Vier Wochen lang

Ältere Menschen akzeptieren die autonomen Minibusse schneller als junge. Am besten kommt an, dass sie wie im Taxi von Tür zu Tür transportiert werden.

kutscherte das R+V-Mobil interessierte Passagiere am Rheinufer entlang.

Alle Projekte wurden begleitet von Befragungen, wissenschaftlichen Studien und Kooperationen mit Forschungseinrichtungen. Einmal fuhren auch Schüler einer Blindenschule mit, die die selbstständige Elektromobilität ohne Sehvermögen ganz anders wahrnahmen.

Häfners erstaunliche Erkenntnis aller Testfahrten: Nicht junge Menschen, sondern ältere akzeptieren die neue Technik am ehesten. Diese Zielgruppe würde sich über individu-

elle Tür-zu-Tür-Mobilität bei Bedarf für Fahrten zum Einkaufen oder zum Arzt freuen.

Dass generell noch viel Skepsis gegenüber autonomem Fahren besteht, findet Häfner verständlich: »Die Technologie muss sich noch etablieren.« Zumal man nach gar nicht alle Risiken kenne. Weil Peoplemover langsam fahren, müssen sich die Passagiere nicht anschnallen. Bei den in U-Form angeordneten Sitzen drohe aber die Gefahr, bei abrupten Bremsmanövern nach vorne geschleudert zu werden. Das gilt speziell für Kinder. Außerdem testete Häfners Team, ob und wie schnell die Busse bremsen. Beispiels-

weise, wenn ein Radfahrer überholt und zu dicht vors Auto fährt.

Auch die Arbeitsbelastung der Operatoren, die immer an Bord waren, nahm die Versicherung unter die Lupe. »Deren Arbeit ist herausfordernd. Sie müssen einerseits die Konzentration hochhalten, gleichzeitig die Fahrgäste zu Beginn instruieren und auch noch für Rückfragen bereitstehen«, so Häfner.



Häufig wurden Häfner und seine Kollegen mit der Angst konfrontiert, dass autonome Fahrzeuge den Job der Busfahrer gefährden. »Unsere Tests haben aber gezeigt, dass für die Operatoren noch genügend Arbeit vorhanden ist. Fahrgäste und auch Busfahrer, die sich das System selbst angeschaut haben, merken: Es ist noch ein weiter Weg, bis Busse alleine durch die Stadt fahren.«

Häfner sieht für die autonomen Busse Potenzial bei der Erschließung neuer Wohnreviere oder für Shuttle-Einsätze. Überall dort, wo heute Fahrer fehlen. Vor allem aber für innerbetriebliche Mobilität: »Elektrisch betriebene autonome Fahrzeuge sind attraktiv für Fuhrparkbetreiber mit großem Unternehmensgelände, wo man keine Zulassung benötigt – kommunale Betreiber müssen sich stärker an Restriktionen halten.«

Folglich befinden sich neben kommunalen Betrieben auch Unternehmen unter den Interessenten für die Busse der Versicherung. Die will die Fahrzeuge nämlich nicht dauerhaft betreiben, sondern in die Zukunft entlassen und lieber mit weiteren Innovationen Erfahrungen sammeln. Ein weiteres Projekt aus dem R+V-Innovation-Lab, das noch in diesem Jahr spruchreif wird: »Kravag Truck Parking, das Airbnb für Spediteure«. Die R+V ist offenbar auf den Geschmack gekommen. ■



Auch Fraport, der Betreiber des Frankfurter Flughafens, setzte die Busse ein. Auf einer 1,5 Kilometer langen Strecke mussten sie mit 2.500 Bussen und anderen Flughafen-Fahrzeugen zurechtkommen.

»Wir haben viel gelernt«

Stefan Häfner (37) arbeitet seit rund drei Jahren im Innovation-Lab der R+V Allgemeine Versicherung als Projektleiter autonomes Fahren.

Was ist nach drei Jahren Projektarbeit Ihre persönlich erstaunlichste Erkenntnis?

Dass eine Versicherung das erste privatwirtschaftliche Unternehmen mit einer Zulassung für Peplemover im öffentlichen Raum war – und nicht etwa ein Automobilhersteller. Nur die DB war als Staatsunternehmen schneller. Und die für mich prägendste Erkenntnis war, wie schwer es ist, den ersten Schritt zu machen. Und um wie viel leichter es wird, wenn andere sich anschließen, um in dieselbe Richtung zu gehen.



Ihre Busse haben 5.000 Fahrgäste befördert. Wie viele Schäden sind dabei entstanden?

Glücklicherweise während des autonomen Fahrmodus kein einziger. Nur im manuellen Modus hat ein Operator einmal den Kotflügel beschädigt – und ich habe einen Reifen kaputt gefahren. Die größere Herausforderung waren IT und Software: Wenn etwa die Ortung wegen eines schlechten GPS-Signals nicht einwandfrei funktionierte, konnte es passieren, dass der Bus einfach stehen blieb.

Wann wird die R+V die ersten Versicherungspolicen für komplett autonom fahrende Fahrzeuge ohne Operator verkaufen?

Das ist für uns nicht wichtig, wir wollen uns vorbereiten, neue Aufgabenfelder und Risiken erkennen. Das Projekt war für uns ein Türöffner. Wir haben viel mit Partnern über künftige Versicherungsmodelle diskutiert und viel gelernt. Für ein eigenes Versicherungsprodukt muss dieser Nischenmarkt sicherlich noch etwas wachsen.



Treten für die Arbeit

Diensträder erfreuen sich vor allem bei den Mitarbeitern immer größerer Beliebtheit. Für Unternehmen gilt es, bei Überlassung, Leasing und Versicherung einige wichtige Punkte zu beachten.

von Immanuel Schneeberger

Das Fahrrad ist längst zum normalen Verkehrsmittel für den Arbeitsweg geworden. Im alle zwei Jahre erstellten Fahrradmonitor des Verkehrsministeriums vom letzten Jahr gaben 36 Prozent der Befragten an, das Rad zum Pendeln zu nutzen. Rund zwei Drittel davon wiederum kommen sogar regelmäßig und bei jeder Jahreszeit mit dem Fahrrad zur Arbeit. Da liegt es nahe, dass diese Mitarbeiter schon privat ein gutes Fahrrad besitzen und auch für den Arbeitsweg nutzen. Unter jenen, die das Fahrrad nicht zum Pendeln nutzen, kann sich aber immerhin fast jeder Zweite vor-

stellen, das zukünftig zu tun. Und hier hat bestimmt nicht jeder schon ein passendes Fahrrad in der Garage.

Jetzt meinen Sie, dass der Arbeitsweg doch Privatsache sei? Das stimmt natürlich, aber radelnde Mitarbeiter sind seltener krank und generell fitter, bringen dem Unternehmen durch weniger Ausfallzeiten also Vorteile. Vor allem Jüngere und formal Höhergebildete lassen sich eher auf das Fahrrad ein. Durch die breite Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern schwingen sich jedoch inzwischen alle Altersschichten in den Sattel. Hier bieten sich den Unternehmen also Motivationsmöglichkeiten, die in Zeiten von stei-



gendem Fachkräftemangel von Personalabteilungen gern genutzt werden.

Auch der Gesetzgeber tut das Seine, um es Arbeitgebern zu erleichtern, dem Mitarbeiter ein Fahrrad zu überlassen. Dabei gibt es unterschiedliche Regeln für verschiedene Szenarien. Übernimmt der Arbeitgeber die Finanzierungskosten zusätzlich zum vereinbarten Arbeitslohn, muss der Mitarbeiter keinen geldwerten Vorteil versteuern. Diese Lösung ist also für den Mitarbeiter am attraktivsten, verursacht allerdings zusätzliche Kosten im Fuhrpark. Am beliebtesten ist daher die Finanzierung über eine Bruttogehaltsumwandlung. Alle Anbieter (Übersicht siehe rechts) bieten dieses Modell an. Hierbei entscheidet sich der Mitarbeiter dafür, einen Teil seines Gehalts in einen Sachbezug umzuwandeln. Die Leasingrate oder ein >

Fotos: Thomas Küppers, Jobrad (1)

Anbieter von Dienstradleasing



Bicicli sieht sich als Anbieter von Komplettlösungen. Als Mobilitätsberater hilft das junge Berliner Unternehmen beim Aufbau einer Fahrradinfrastruktur im Unternehmen und bei der Fuhrparkverwaltung – kurz: bietet Full-Service-Fahrradleasing an.



Dieser Anbieter ist schon seit einigen Jahren im Geschäft. Er hat Standardleasingverträge mit 36 Monaten Laufzeit im Programm; der Vertrag kann in einer App eingesehen werden. Am Ende der Leasingzeit soll das Fahrrad für 18 Prozent des UVP übernommen werden können.



Business Bike wirbt damit, den kompletten Leasingvorgang digital abschließen zu können. Auch die Abwicklung von Service und Schäden läuft per App. Mit 10.000 Unternehmen im Kundenstamm ist der Anbieter recht groß. Mobilitätsgarantie und Vollkasko gibt es auch.



Company Bike Solutions hat sich auf größere Unternehmen ab 500 Mitarbeitern spezialisiert. Die Fahrradauswahl funktioniert über einen eigenen Onlineshop, der auch in Kundenfarben gebrandet wird. Die Münchner bieten dabei individuelle Beratung und stabile Prozesse.



Eurorad bietet Dienstradleasing als Partner der ZEG. In ihr organisieren sich zahlreiche Fahrradhändler für bessere Einkaufskonditionen. Dadurch kann Eurorad auf ein recht großes Händlernetz für Wartung und Einkauf zugreifen, allerdings ist die Markenauswahl begrenzt.



Der Platzhirsch aus Freiburg ist seit 2008 im Fahrradleasing aktiv. Die lange Erfahrung spiegelt sich in übersichtlichen Onlinebeispielrechnern und transparenten Angeboten wider. Die Palette reicht vom einfachen Leasing bis zum Rundum-sorglos-Paket.



Lease a Bike richtet sich an Unternehmen jeglicher Größe, vom Selbstständigen bis zu Großunternehmen. Der Anbieter stellt ein Onlineportal zur Verfügung, über das die Mitarbeiter ihr Fahrrad selbst auswählen können. Die Verwaltung kann so komplett digital erfolgen.



Auch Mein-dienstrad.de richtet sich an alle Unternehmensgrößen. Der Oldenburger Anbieter arbeitet mit 2.500 Händlern in Deutschland zusammen und ist schon seit 2012 aktiv. Die Abwicklung läuft auch hier überwiegend online.

Teil davon wird also vom Bruttogehalt einbehalten, der Dienstradler muss zudem 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises versteuern. Diese Regelung gilt ebenso erst seit diesem Jahr und ist vorerst ähnlich wie bei E-Autos und Plug-in Hybriden bis Ende 2021 begrenzt.

Anders als bei Autos muss aber der Arbeitsweg nicht als geldwerter Vorteil versteuert werden. Einzige Ausnahme sind hier die bis 45 km/h zugelassenen S-Pedelecs, die mit ihrer Zulassung als Kleinkrafttrad aber noch einige andere Besonderheiten mit sich bringen. Sie dürfen nicht auf Radwegen fahren, müssen eine Haftpflichtversicherung haben, und einen Führerschein braucht der Mitarbeiter auch dafür. Viele Unternehmen lassen diese Räder daher in ihrer Dienstradregelung nicht zu.

Doch auch bei normalen Fahrrädern und 25-km/h-E-Bikes gibt es bei der Überlassung einiges zu beachten. Unternehmen sollten mit den radelnden Mitarbeitern immer einen schriftlichen Überlassungsvertrag schließen. Darin sollten auch so selbstverständliche Dinge stehen wie, dass sich die Kollegen an die geltende Straßenverkehrsordnung halten und das Rad mit einem hochwertigen Schloss sichern sollten und wie sie haften, wenn sie das nicht tun. Außerdem sollte der Mitarbeiter alle sechs Monate die technische Sicherheit gemäß den UVV prüfen lassen und die Prüfberichte dem Fuhrparkmanager vorlegen. Einige Dienstradgesellschaften bieten diesen Service bereits als Teil ihrer Serviceleistung an, teilweise mit Vor-Ort-Betreuung für das gesamte Unternehmen. Auch eine private Haftpflichtversicherung sollten Dienstradler vorweisen können, denn das Rad selbst ist meist nur gegen Schäden am Objekt versichert.

Ist die Fahrradversicherung Vertragsbestandteil des Leasings, lohnt sich ein genauer Blick auf die Kostenverteilung. Oft beträgt der Versicherungsanteil über 15 Prozent an der Gesamtrate. Hier kann sich eine Anfrage bei der unternehmenseigenen Pkw-Versicherung lohnen. Darüber lässt sich auch ein anderes Manko der Dienstradversicherer beheben: Fast alle schützen nicht bei grob fahrlässigen Schäden. Dazu zählen auch Unfälle nach einem Rotlichtverstoß. Gute Kfz-Versicherer zahlen auch in einem solchen Schadensfall.

Wer sich über diese Themen keine Gedanken machen will, kann ein Full-Service-Paket buchen. Der noch junge Anbieter Bicicli hat sich auf die Rundumversorgung inklusive Fuhrparkmanagement und Mobilitätsberatung spezialisiert. Allerdings kann auch so eine Lösung den Arbeitgeber nicht seiner Unterweisungspflicht bei Dienstfahrten entheben. Da hilft nur ein Überlassungsvertrag, der diese untersagt. Das könnte klappen, zählt doch der Arbeitsweg nicht als Dienstweg – und für Geschäftstermine ist ein Fahrrad je nach Entfernung eh nicht die erste Wahl. ■

Sicherer Transport

Wenn es doch mal wie aus Kübeln regnet, ist der Firmenwagen bequemer als das Dienstrad. Beim Transport gilt es, auf gute Ladesicherung zu achten, wie sie vor allem ein Heckträger für die Anhängerkupplung bietet.



1 Den Fahrradträger auf den Kugelkopf aufsetzen. Wichtig: auf die vollständige Verriegelung achten. Thule schreibt beispielsweise einen Druck von 47 Kilogramm auf den Hebel vor. Außerdem darauf achten, dass der Träger nicht schräg am Fahrzeug sitzt.



2 Damit die Beleuchtung auch funktioniert, muss der Stecker des Trägers zu dem des Autos passen. Üblich sind heutzutage 13-polige Stecker, die durch Verdrehen gegen versehentliches Öffnen gesichert sind.



3 Der Thule-Träger lässt sich für platzsparende Aufbewahrung falten. Für alle Fahrradträger gilt: Das Kennzeichen muss lesbar sein, da die Fahrräder das am Fahrzeug verdecken. Es reicht ein Blech ohne Amtsplakette, wenn das Original am Auto ist.



4 Über die Schiene kann zuerst das vordere, näher am Auto platzierte Fahrrad einfach in die Transportposition gebracht werden.



5 Die Befestigung des hinteren Fahrrads mit dem längeren Hebel muss zuerst durch den Rahmen des vorderen Fahrrads gefädelt werden. Dann befestigen Sie das Rad mit der Klemme am Ober- oder Sattelrohr.



6 Auch die Räder müssen Sie sichern. Meist gibt es dazu Zurrgurte am Träger. Sie verhindern unkontrollierte Lenkerbewegungen auch bei Autobahntempo.

7 Ist das erste Fahrrad sicher befestigt, folgt das nächste nach demselben Muster. Vorsicht bei schweren Pedelecs: Die Stützlast des Autos darf nicht überschritten werden, und der Fahrradträger wiegt auch um die 20 Kilogramm.



8 Gute Kupplungsträger blockieren den Kofferraum nicht. Eine Klappfunktion lässt Sie auch dann an Ihr Gepäck, wenn die Räder montiert sind. So steht dem Transport von Ausrüstung und Fahrrädern gleichzeitig auch dann nichts im Wege, wenn Sie keinen Kleintransporter fahren.



9 Der Thule Easyfold XT2 trägt mit 60 Kilogramm auch schwere E-Bikes und lässt sich platzsparend zusammenfalten. Er kostet 605 Euro und kann um die Ladeschiene für 45 Euro erweitert werden.

Anzeige



Einen Schaden zu haben ist keine Schande.
Muss nur schnell gemanagt werden.

Schadenmanagement vom Fuhrparkexperten mit Fleet+.
Jetzt anfragen auf www.carano.de!



Die neuen Transporter

Es tut sich was im **Transportermarkt**. 2019 werden etliche Modelle überarbeitet oder ganz neu aufgelegt. Wir zeigen die wichtigsten Neuheiten.

von Hanno Boblenz

Ford Tourneo Custom PHEV

Mit der Plug-in-Version des Tourneo Custom bereitet sich Ford auf die angekündigten Null-Emissions-Zonen in Europas Städten vor. Seine 13,6 kWh große Batterie soll für 50 Kilometer im E-Modus gut sein. Ist sie alle, springt ihr der Einliter-Benziner bei. Allerdings nicht als Antriebsmotor, sondern als sogenannter Range Extender. Er erzeugt also Strom, damit man weiter elektrisch fahren kann. So soll der Radius des Autos auf 500 Kilometer wachsen. Die Batterie lässt sich in drei bis fünf Stunden aufladen, je nach Anschluss. Die Großraumlimousine kommt im Herbst und ausschließlich in der höchsten Ausstattungsstufe Titanium auf den Markt. Die Preise sind noch offen.



Nissan NV250

Ab September dieses Jahres hat der NV200 zumindest als Verbrenner ausgedient. Nachfolger ist der NV250, wieder auf Basis des Renault Kangoo. Angeboten werden zwei Radstände, Kastenwagen, Doppelkabine und Kombi, mit maximal 4,6 Kubikmeter Ladevolumen. Den fünfsitzigen Kombi gibt es nur in der Kurzversion, dafür in den drei Ausstattungslinien. Als Antrieb setzt Nissan ausschließlich einen Diesel mit 80, 95 oder 115 PS ein. Der 1.5 dCi erfüllt Euro 6d-Temp und soll 4,4 beziehungsweise 5,0 Liter verbrauchen.



VW Cargo e-Bike



Für den Herbst kündigt VW ein selbst produziertes Lastenrad mit 210 Kilogramm Zuladung an. Preis: unter 5.000 Euro. Eine bislang einmalige Kinematik soll dafür sorgen, dass das Transportgut bei Kurvenfahrten nicht wackelt, sondern waagrecht und damit stabil in seiner Position verharrt.

Opel Movano

Opel überarbeitet derzeit die Nutzfahrzeuge, vorneweg den in 150 Varianten angebotenen Movano (im Foto rechts). Optisch tut sich wenig, technisch umso mehr – vor allem in Sachen Assistenz. Mit Totwinkelwarner, Rückfahrkamera, Sieben-Zoll-Bildschirm, Spurhalter oder Seitenwindassistenten zieht der bis zu 4,5 Tonnen schwere Transporter mit der Konkurrenz gleich. Auf Wunsch installiert Opel einen luftgefederten Fahrersitz oder ein ausziehbares Handschuhfach auf der Beifahrerseite. Es fasst bis zu 10,5 Liter und kann Dokumente im DIN-A4-Format knickfrei aufnehmen. Im Heck der größten Version kann der Movano bis zu fünf Paletten unterbringen.



VW T6.1

Der Bulli bekam auf seine alten Tage ein Update, passenderweise 6.1 genannt. Abgesehen vom E-Antrieb betreffen die wichtigsten Änderungen die Lenkung. Elektromechanisch statt hydraulisch eröffnet sie Zugang zu etlichen Fahrhilfen wie Seitenwindassistenten, aktivem Spurhalter, Park- und Anhängerassistenten, die alle in die Lenkung eingreifen. Außerdem warnt der VW nun beim Rückwärtsfahren vor Querverkehr. Der Fahrer blickt jetzt auf ein 10,25 Zoll großes digitales Cockpit, wie es die Pkw schon lange haben.



Renault EZ-Pod

Unter dem Label EZ präsentiert Renault mehrere elektrisch und autonom fahrende Versuchsfahrzeuge. Der EZ-Pod ist der bislang kleinste. Er soll autonom in Innenstädten, Einkaufszentren, auf Firmengeländen oder Hotelanlagen Güter oder Menschen bewegen. Die technische Basis stammt aus der Renault-Serie, das Mikromobil selbst basiert auf dem Twizy. Die beiden Passagiere sitzen nicht hintereinander, sondern diagonal gegenüber. Dank einer weit öffnenden Tür verspricht Renault einen bequemen Ein- und Ausstieg für Fahrgäste. Zusätzlich wurde eine Variante für den Gütertransport entwickelt, die zum Beispiel in Logistikzentren wie auch bei der Auslieferung an Kunden zum Einsatz kommen könnte.



Sicherheit im Fokus

Eigentlich ganz einfach: Die gesetzlichen **Unfallverhütungsvorschriften** (UVV) gelten auch für Transporter. Aber der Teufel steckt im Kleingedruckten.

von Dr. Wolf-Henning Hammer

Sich mit den Unfallverhütungsvorschriften zu beschäftigen gehört zum Job eines Fuhrparkleiters. Die UVV stehen für die jährlich obligatorischen Unterweisungen der Mitarbeiter in Sachen Arbeitsschutz sowie die Ausgestaltung und Überprüfung von Arbeitsplätzen im Betrieb. Arbeitgeber müssen also »die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände treffen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen« (§ 3 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz). Und da Arbeitsschutzgesetz und Unfallverhütungsvorschriften für stationäre und mobile Arbeitsmittel gelten, müssen auch die betrieblich eingesetzten Fahrzeuge regelmäßig auf ihre Sicherheit hin überprüft werden.

Was dies genau bedeutet, regelt die DGUV-Vorschrift 70. Darüber hinaus sind »in Abhängigkeit von Fahrzeugart, -aufbau, -einrichtungen, Ausrüstung, Verwendungszweck und Einsatzbereich« noch weitere Arbeitsschutz-

und Unfallverhütungsvorschriften, Richtlinien und Sicherheitsregeln zu beachten (Durchführungsanweisung zu § 1).

Grundsätzlich betrifft die DGUV 70 alle maschinell angetriebenen, nicht schienengebundenen Landfahrzeuge und deren Anhänger, wie es etwas umständlich heißt. Egal, ob Motorräder, Pkw oder Lastwagen, Busse, E-Bikes oder Pedelecs: Entscheidend ist, dass der Antrieb nicht nur durch Muskelkraft erfolgt. Außerdem muss das Gefährt schneller als 8 km/h sein und keiner der nach § 1 Abs. 2 DGUV 70 ausgenommenen Kategorien angehören. Darunter fallen beispielsweise dienstlich sowie geschäftlich genutzte Privatfahrzeuge (Ziff. 12) oder bestimmte Spezialfahrzeuge (Ziff. 2-7).

Im Zentrum der DGUV 70 steht der Unternehmer. Er muss dafür sorgen, dass alle betrieblich genutz-



Kurse zur UVV

Das Modul »Fuhrparkrecht in der Praxis« der Dekra-Ausbildungsreihe zum zertifizierten Fuhrparkleiter behandelt ausführlich die UVV. Das zweitägige Modul kostet 660 Euro.

22./23. August 2019 (Berlin)

29./30. August 2019 (Frankfurt)

7./8. November 2019 (Dortmund)

13./14. Februar 2020 (München)

13./14. Februar 2020 (Augsburg)

ten Fahrzeuge diese Bestimmungen erfüllen und alles an Bord haben, um die Sicherheitsvorgaben zu erfüllen. Bei Transportern wären dies also Hilfsmittel zur Ladungssicherung oder Warnwesten. Außerdem müssen die Mitarbeiter wissen, wie Hebebühne oder Ladegurte funktionieren. Notfalls mit spezifischen Betriebsanweisungen (§ 34 Abs. 2).

Da allerdings kaum ein Unternehmer alle Fahrzeuge ständig im Blick haben kann, nimmt die DGUV auch den Fahrzeugführer in die Pflicht. Er muss vor Beginn jeder Arbeitsschicht prüfen, ob Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen funktionieren. Außerdem verpflichtet ihn die DGUV, während der Schicht den Zustand des Fahrzeuges auf augenfällige Mängel hin zu beobachten. In der Praxis läuft dies darauf hinaus, dass er Beleuchtung, Bereifung und Bremsen kontrolliert, das Material zur Ladungssicherung oder die Füll-

Die Unfallverhütungsvorschriften richten sich zuerst an den Unternehmer, dann an den Fahrer

stände von Öl oder Scheibenwaschwasser.

Mängel muss er nicht nur beheben, sondern auch dem zuständigen Aufsichtführenden, bei Wechsel des Fahrzeugführers auch dessen Ablösung, mitteilen. Gefährden die Mängel die Betriebssicherheit, muss der Fahrzeugführer den Betrieb sogar einstellen. Die Details regeln die Berufsgenossenschafts-Grundsätze BGG 915 sowie BGV A1. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang zudem auf die Verantwortung beim Be- und Entladen.

Unternehmer übertragen diese Pflichten in der Regel an den Fuhrparkleiter oder spezialisierte Dienstleister. Welche Alternative die bessere ist, muss jedes Unternehmen sorgfältig entscheiden. Schließlich kann verantwortungsvolles Fuhrparkmanagement nicht nebenbei betrieben werden. Um den Vorwurf des Organisationsverschuldens und das daraus resultierende Haftungsrisiko zu vermeiden, sollte der

Unternehmer nur Personen als Fuhrparkleiter einsetzen, die sich in den Feldern Technik, Betriebswirtschaft, Organisation und Versicherungsrecht hinreichend auskennen. Grundsätzlich sind die Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, durch einen Sachkundigen auf ihre Betriebs- und Arbeitssicherheit hin zu überprüfen.

Wer aber ist sachkundig? Die DGUV beschreibt das so: »[...] wer aufgrund seiner fachlichen Ausbildung und Erfahrung ausreichende Kenntnisse auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik hat und mit den einschlägigen staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik [...] so weit vertraut ist, dass er den betriebssicheren Zustand von Fahrzeugen beurteilen kann«. Ein Flottenmanager kann sich sein Wissen durch Schulungen aneignen, etwa bei Dekra. Bei Mitarbeitern von Fachwerkstätten kann man also davon ausgehen, dass sie fachkundig sind.

Die Prüfung gilt als durchgeführt, wenn eine mangelfreie Inspektion nach Herstellervorgaben vorliegt, die auch die Prüfung auf arbeitssicheren Zustand ausweist. Sprich: wenn die Fachwerkstatt prüft, ob Warnkleidung im Transporter liegt oder die Hilfsmittel für Ladungssicherung funktionieren. Wichtig: Unternehmer oder UVV-Verantwortliche müssen die Ergebnisse der Prüfung mindestens bis zur nächsten Prüfung aufbewahren.

Wer schludert oder die Untersuchung gar vergisst, begeht gemäß § 58 eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des Sozialgesetzbuches. Dafür kann er mit einer Geldbuße zwischen 2.500 und 10.000 Euro belegt werden. Viel gewichtiger und im Zweifel sogar existenzbedrohend ist allerdings, dass die Berufsgenossenschaft bei einem Unfall ihre Leistung verweigern kann. ■

ETL | Kanzlei Voigt
Rechtsanwalts GmbH

Der Autor ist einer von 70 Anwälten der Kanzlei Voigt, die alle Bereiche rund um das Verkehrsrecht abdeckt. Mit über 27 Niederlassungen ist Voigt Ansprechpartner für die Autoindustrie und Geschäftskunden wie Autohäuser, Werkstätten, Speditionen und Fuhrparkleiter.



Fit für die Zukunft

Auch Fahrer von Transportern wollen umweltfreundlich und komfortabel unterwegs sein. **Renault** reagiert mit einer umfassenden Modellpflege des **Master**.

von Hanno Boblenz

Ein bisschen Optik, ein paar neue Assistenten und Euro 6d-Temp – man könnte die Überarbeitung des Renault Master mit einem Schulterzucken abtun. Wieder ein Transporter, der auf das vom Mercedes Sprinter vorgegebene Sicherheitsniveau nachziehen will.

Die erste Überraschung dann beim Einsteigen. Die Kabine wirkt keinesfalls wie die eines in seinem Kern bereits zehn Jahre alten Fahrzeugs. Im Gegenteil: Die Modellpflege beschert dem Master einen komplett neuen Armaturenräger mit einigen für den Alltag wirklich praktischen Detaillösungen. Eine kühlbare Schublade auf der Beifahrerseite beispielsweise. Sie ist wesentlich geräumiger als ein Handschuhfach und kann sogar zwei 1,5-Liter-Flaschen oder ein paar Tupperschüsseln mit der Bordverpflegung aufnehmen. Außerdem lässt sie sich weit ausziehen, sodass auch der

Fahrer bequem hineingreifen kann. Darüber versteckt sich ein kleiner Knopf im Armaturenbrett. Drückt man drauf, surrt eine Art Tablett als Arbeitsfläche heraus. Ideal, um darauf den Laptop aufzuklappen und die Aufträge zu bearbeiten – oder als Ablage fürs Vesperbrot in der Mittagspause. Auch eine Tablethalterung ist lieferbar. Zusammen mit dem großen Staufach unterm Beifahrersitz sowie den großen Fächern in den Türen und über der Scheibe kommen so im Cockpit 105 Liter an Ablagemöglichkeiten zusammen.

Der neue Armaturenräger bringt zudem gut ablesbare TFT-Instrumente sowie eine Ladeschale fürs Smartphone. Dumm nur, dass Renault bei den Versionen mit Multimediasystem vergaß, den USB-Anschluss direkt daneben zu platzieren. Wer also die Handy-Anbindung per Apple Carplay oder Android Auto nut-

Renault Master L1H1¹⁾

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	Vmax	Verbrauch	CO ₂	Laderaum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾
dCi 135	2.299 cm ³	4	S/6	99 kW (135 PS)	360 Nm bei 1.500/min	150 km/h	6,7 l D	177 g	7,8 m ³	848 kg	28.640 Euro	79,3/51,9/40,6 ct/km
dCi 150	2.299 cm ³	4	S/6	110 kW (150 PS)	385 Nm bei 1.500/min	155 km/h	5,9 l D	154 g	7,8 m ³	848 kg	29.740 Euro	81,0/53,0/41,5 ct/km
dCi 180	2.299 cm ³	4	S/6	132 kW (180 PS)	400 Nm bei 1.500/min	165 km/h	6,6 l D	175 g	7,8 m ³	848 kg	30.640 Euro	82,4/54,0/42,3 ct/km

Herstellangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp; ¹⁾ Frontantrieb, 2,8t

²⁾ Bei 15.000/30.000/50.000 km pro Jahr, 90/60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von **DEKRA**

zen will, muss eine Strippe hoch ins Staufach verlegen. Dank der tief heruntergezogenen Seitenscheiben konnte man auch bisher schon den Bereich seitlich neben dem Wagen einsehen. Trotzdem bietet Renault nun einen Totwinkelwarner an, für 250 Euro einzeln oder ab 700 Euro im Paket mit anderen Assistenten wie Einparkhilfe oder Tempomat. Dazu kommen Notbrems- und Seitenwindassistent sowie ein Spurhalter. Letzterer greift allerdings nicht aktiv in die Lenkung ein. Stattdessen piepst er laut, sobald ein Rad die Linie überfährt, was auf Dauer eher nervt als hilft. Dazu bieten die Franzosen für nicht ganz günstige 800 Euro einen digitalen Rückspiegel in Form eines sieben Zoll großen Monitors an, der den Verkehr in mittlerer und weiterer Entfernung hinterm Transporter zeigt. Beim Rückwärtsfahren übernimmt dann die ins Multimedia-system integrierte Rückfahrkamera, die den Bereich unmittelbar hinter dem Fahrzeug filmt.

Mehr Leistung, weniger Emissionen

Da der 2,3-Liter-Dieselmotor (135, 150 oder 180 PS Leistung) seine Abgase über einen SCR-Kat samt Adblue-Einspritzung reinigt, schaffen die Versionen mit Frontantrieb bereits die ab September 2020 verbindliche Euro-6d-Temp-Abgasnorm. Die für schwere Lasten konzipierten Modelle mit gedrosselter Motorleistung (131, 145 und 163 PS) mit Heckantrieb sowie das Fahrgestell mit Frontantrieb sind in Schadstoffklasse VI-D für Lkw eingestuft. Wer nicht schalten will, kann die Modelle mit Vorderradantrieb mit automatisiertem Sechsganggetriebe bestellen. Alle Versionen müssen weiterhin erst nach 40.000 Kilometern zur Wartung in die Werkstatt.

Und wie fährt der Master? Fast wie ein Pkw, schon wegen der Fahrhilfen. Sicher braucht nicht jedes Handwerker- oder Kurierfahrzeug alle Assistenzsysteme. Andererseits nehmen die Assistenten weniger erfahrenen Piloten die Scheu, ein im Extremfall fast 7 Meter langes und 2,76 Meter hohes Fahrzeug zu bewegen. Mit mehr als 300 Aus- und Aufbauversionen, drei Radständen und vier Längen sowie bis zu 17 Kubikmeter Ladevolumen deckt der Master ein extrem breites Spektrum für praktisch jeden Einsatzzweck ab.



- 1 Das neue Armaturenbrett integriert das Navi und hat eine Ladeschale fürs Handy.
- 2 Zum bequemen Arbeiten kann man ein kleines Tablet herausziehen.
- 3 Der kamerabasierte Rückspiegel kostet 800 Euro.
- 4 Auch die umgeklappte Lehne des Mittelsitzes lässt sich als Arbeitsfläche nutzen.

Außerdem entwickeln die Franzosen eine Elektroversion des Busses, die sie dem bereits 2018 aufgelegten Elektrokastenwagen zur Seite stellen wollen. Und in Kühlfahrzeugen sollen irgendwann Batterien ausrangierter Elektroautos wiederverwertet werden und statt der bisherigen, dieselbetriebenen Generatoren sauberen Strom erzeugen. ■

Renault Trafic: neue Motoren, VIP-Shuttle

Renault erweitert das Motorenangebot für den Trafic um ein Zweiliteraggregat mit 120, 145 oder 170 PS. Damit steigt die Leistung um bis zu 25 PS und das Drehmoment um 40 Nm, während der Verbrauch im NEFZ-Zyklus um 0,6 Liter sinkt. Alle drei Motoren schaffen dank SCR-Kat und Adblue-Einspritzung Euro 6d-Temp.

Mit dem Trafic Spaceclass stellt Renault nun einen hochwertig ausgestatteten Bus mit bis zu neun Plätzen auf die Räder. Seine mittlere und hintere Bank lassen sich verschieben, die Sitze in der Neigung verstellen. Lederpolsterung, drehbare Einzelsitze oder ein ausklappbarer Multifunktionsstisch lassen sich extra bestellen.





Bringt's der Frontantrieb?

Den Mercedes Sprinter gibt es jetzt erstmals mit Vorderradantrieb, Neungangautomatik und MBUX. Passt die Kombination?

von Markus Bauer

Frontantrieb, Automatik, dazu die größte Ausbaustufe von MBUX, also mit üppigem 10,25-Zoll-Touchscreen im Breitbandformat samt Hochglanz-Finish: So ausgerüstet steht unser Testtransporter auf dem Parkplatz. Mit »Hey, Mercedes« gestartet, lassen sich beispielsweise Navi-Ziele eingeben oder auch die Sitzheizung aktivieren. Aber das System kann noch einiges mehr: Nachrichten verschicken oder sich Aufträge vom Disponenten als Fahrtziel in das Navi senden zu lassen.

Wer lieber haptisch mit dem Fahrzeug kommuniziert, kann das über zwei neue Touchelemente am Lenkrad tun. Die steuern die Displays im Kombiinstrument und auf dem Screen. Was aber passiert, wenn die Bereiche mit der Zeit verschmutzen und sich abnutzen oder der Fahrer mit verschmierten Fingern im Auto sitzt? Gute, alte Knöpfe sind zwar weniger progressiv, haben aber eine wesentlich höhere Toleranz.

Uns stört auch, dass es keine Möglichkeit gibt, ein Smartphone direkt ins System einzubinden. MBUX kann zwar auf Funktionen wie die Musikbibliothek zugreifen, die Navigation durch Alben und Interpreten ist aber deutlich umständlicher als über die Handysoftware. Außerdem ist Daimler zumindest heute noch seiner Zeit etwas zu weit voraus. Als Anschlüsse sind lediglich moderne USB-C-Slots verbaut. Diesen Standard erfüllen noch lange nicht alle gängigen Ladekabel. Trotzdem ordern bisher etwa drei Viertel aller Käufer MBUX, wenn auch nicht immer mit dem ganz großen Display. All die Extras und Systeme haben allerdings auch ihren Preis. Unser 63.000 Euro teurer Testwagen hat sich doch sehr weit von den 35.000 Euro Grundpreis entfernt.

Im hochwertigen Innenraum finden sich viele, aber meist offene Ablagen. Man möchte also nur ungern Wertgegenstände in der Fahrerkabine liegen lassen. Die straffen, bequemen Sitze des Testwagens lassen sich elektrisch verstellen und nutzen so nicht den kompletten Raum aus.

Mercedes Sprinter

314 CDI

Hubraum/Zylinder	2.143 cm ³ /4
Getriebe/Gänge	A/9
Leistung	105 kW (143 PS)
Drehmoment	330 Nm bei 1.400/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Testverbrauch	10,1 l/D
firmenauto-Normrunde ¹⁾	9,2 l/D
WLTP-Verbrauch/CO ₂	8,2 l/D/220 g
Laderaum/Zuladung	11 m ³ /k. A.
Preis	34.970 Euro
Betriebskosten ²⁾	95,1/59,1/47,1 ct/km

Motor erfüllt Euro 6c, ¹⁾ 200 km lang;

²⁾ 15.000/30.000/50.000 km p. a., 96/60/36 Monate ► DEKRA



Der 10,25 Zoll große Bildschirm samt MBUX-Sprachbediensystem.

Zwischen Rückenlehne und Trennwand bleibt ein rund fünf Zentimeter breiter Spalt. Für große Fahrer mit langen Beinen passt die Sitzposition dann nicht.

Im Laderaum punktet der Sprinter wiederum. Das LED-Licht leuchtet das Abteil gut aus und strahlt in natürlicher Farbe. Die beladbaren Radkästen sind ein deutlicher Pluspunkt, schließlich bedeuten runde Innenkotflügel immer ein wenig verlorene Fläche. Dazu kommen viele Verzurrmöglichkeiten, eine niedrige Ladekante und ein angenehmer Einstieg.

Der Motor wirkt angestrengt

Ein Druck auf den Startknopf erweckt den 2,1-Liter-Motor zum Leben. Auch im Sprinter ist das Zündschloss passé. Wählhebel auf D, die elektrische Feststellbremse gibt den Transporter frei. Schnell fällt auf, dass der Motor ziemlich angestrengt agiert. Der Vierzylinder OM651 hat sich im Pkw und Nutzfahrzeug zur Allzweckwaffe entwickelt. Doch im Sprinter fehlt ihm ein wenig der Biss. Selbst ohne Last wirkt er leicht überfordert, auch klanglich. Das mag mit der Neungangautomatik zusammenhängen, die dem Motor wohl nicht so viel zutraut und die Gänge gefühlt immer ein wenig zu lange stehen lässt. Trotz der relativ hohen Drehzahlen hält sich aber der Verbrauch in Grenzen. Die Werksangabe von 8,2 Litern wird auf der firmenauto-Verbrauchsrunde nur um einen Liter verfehlt.

Anteil am passablen Verbrauch hat auch die Start-Stopp-Automatik. Im Betrieb sorgt sie aber für Frust. Es dauert sehr lange, bis der Transporter tatsächlich wieder losfahren kann. Tritt der Fahrer aufs

Gas, springt der Motor nach etwa einer Sekunde an. Eine weitere braucht es, bis das Getriebe die Antriebskraft an die Räder durchstellt. So steht der Fahrer also bei grüner Ampel zwei Sekunden untätig herum. Immerhin sorgt die sanfte Abstimmung dafür, dass die Kraft auch wohlportioniert an den Vorderrädern ankommt und sie seitens der Traktion nicht überfordert.

Eher komfortabel fällt auch die Abstimmung insgesamt aus. Das Fahrverhalten wirkt sicher und aus einem Guss. Einzig der Radstand schmälert den guten Eindruck in engen Innenstädten ein wenig: Zugunsten kurzer Überhänge fällt er recht lang aus. Dadurch wird das Fahrverhalten ein wenig sperrig. In engen Kehren wirkt der Sprinter dadurch unübersichtlich, und der Fahrer muss weit ausholen. Dass dabei trotzdem nichts schiefgeht, verhindern die zahlreichen Sensoren dankenswerterweise zuverlässig. So behält der Fahrer dank Kamerahilfe und Ultraschallsensoren ringsum immer den Überblick. 📷



1 Die Sitze sind straff, aber bequem. Außerdem lässt sich die Schenkelaufgabe verlängern.

2 Ein Tritt über dem Stoßfänger hilft beim Fensterputzen.

3 Der Testwagen ist innen mit Sperrholz ausgekleidet. Zurr-Ösen sichern die Ladung.

Frischer Wind

Erst vor Kurzem wurde der **Citroën Berlingo** neu aufgelegt. Dabei haben die Franzosen gleich ein paar Weichen neu gestellt, um den Lieferwagen aufzuwerten – mit Erfolg.

von Markus Bauer




Der Citroën Berlingo wurde wie seine Konzernbrüder als Pkw entwickelt. Das merkt man deutlich. Der Innenraum wirkt wertiger als vorher. Gleichzeitig halten moderne Pkw-Systeme Einzug. Navi, Totwinkelwarner, Sitzheizung sind ebenfalls an Bord. Außerdem bietet der Berlingo eine Ladeschale für Smartphones, die sich per Induktion laden lassen, und einen schlüssellosen Zugang.

Ein Druck auf den Startknopf erweckt den Berlingo zum Leben. Beim Ausparken fällt auf, dass sich die Lenkung recht synthetisch anfühlt. Außerdem ist das Auto nach hinten wenig übersichtlich. Aber es gibt

ja die kombinierte Rückfahrkamera mit drei Modi. Im Weitwinkelmodus simuliert sie beim Rückwärtsfahren den Blick in den Innenspiegel. Per Knopfdruck lässt sich zudem der tote Winkel rechts überwachen.

Los geht's auf die Landstraße. Die Lenkung passt sich höheren Geschwindigkeiten an. Dafür wirkt der Motor eher zäh. Von seinen 130 PS ist jedenfalls nur wenig zu spüren. Aber er auch gut zwölf Sekunden für den Standardsprint. Diese Gemütlichkeit passt aber zum Fahrwerk. Das ist sehr kommod abgestimmt, ohne aber unsicher zu wirken.


Auf der Verbrauchsrunde genehmigt sich der Berlingo mit einem Testverbrauch von 6,0 Litern dennoch einen gehörigen Schluck mehr als die Herstellerangabe von 4,5 Liter. Unterm Strich hat Citroën trotz der kleinen Kritikpunkte nicht nur einen würdigen Nachfolger für den alten Berlingo auf die Räder gestellt, sondern die Baureihe deutlich verbessert. Gleichzeitig stehen der Kritik an der Abstimmung hier und da schöne Detaillösungen gegenüber. 

Citroën Berlingo

Blue HDi 130

Hubraum/Zylinder	1.499 cm ³ /4
Getriebe/Gänge	5/6
Leistung	96 kW (131 PS)
Drehmoment	300 Nm bei 1.750 min
0–100 km/h	12,1 s
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
firmenauto-Normrunde ¹⁾	6,0 l/D
WLTP-Verbrauch/CO ₂	4,5 l/D/119 g
Laderaum/Zuladung	3,3 m ³ /567 kg
Preis	26.275 Euro
Betriebskosten¹⁾	72,3/47,2/37,0 ct/km

¹⁾ 200 km lang

²⁾ 15.000/30.000/50.000 km p. a., 96/60/36 Monate 



Der Innenraum des neuen Berlingo ist gelungen.



Japan-Technik im Italo-Look

Etwas Make-up hier, ein paar Änderungen da – schon wird aus dem Mitsubishi L200 der zierlich-sportliche **Fiat Fullback**. Wir haben den Pick-up getestet.


von Markus Bauer

Gegenüber Kalibern wie Ford Ranger oder VW Amarok wirkt der auf dem Mitsubishi L200 basierende Fiat Fullback beinahe zierlich. Obwohl die Cross-Variante mit schwarzen Felgen und Radhäusern sowie dunklem Bügel den Bad Boy heraushängt. So wirkt sie wesentlich bulliger als das Modell mit Doppelkabine.

Innen merkt man dem Fiat sein Alter an. Das Navi tut zwar, was es soll, Touchscreen und Menüführung sind aber nicht auf der Höhe der Zeit. Die Verarbeitung dagegen schon. Und an Details wie dem hydraulischen Wagenheber merkt man, dass die Ingenieure mitgedacht haben.

Gut auch, dass der bequeme, elektrisch verstellbare Fahrersitz viel Seitenhalt bietet. Denn für einen Pick-up liegt der blattgefederter Fullback ordentlich auf der Straße. Solange man es nicht übertreibt und die blattgefederter Hinterachse zum Stuckern bringt. Der 2,4-Liter-Motor spricht gut an und macht das Beste aus den 181 Pferden. Dank 430

Nm kann er locker auch mit stärkeren Konkurrenten mithalten. Das erstaunt, denn seine Wandlerautomatik begnügt sich mit nur fünf Gängen. Was zu teils nicht ganz gelungenen Anschlüssen und zu ordentlichem Mehrverbrauch führt. Statt der angegebenen 7,5 Liter zieht der Fiat auf unserer Verbrauchsrunde rund 9,2 Liter auf 100 Kilometer aus dem Tank.

Dennoch schlägt sich der Pick-up trotz seines Alters passabel. Bis zum Nachfolger dürfte es ohnehin nicht mehr lange dauern. Technologiespender Mitsubishi hat bereits die neue Generation seines L200 gezeigt. 

Das Interieur ist schon etwas angestaubt, passend zur alttümlichen Automatik mit nur fünf Stufen. An der Ladefläche gibt's aber nichts zu meckern.



Fiat Fullback

2.4 TD 4x4 Automatik LX Silver

Hubraum/Zylinder	2.442 cm ³ /4
Getriebe/Gänge	A/5
Leistung	133 kW (181 PS)
Drehmoment	430 Nm bei 2.500/min
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
firmenauto-Normrunde ¹⁾	9,2 l/D
NEFZ-Verbrauch/CO ₂	7,5 l/D/196 g
Ladefläche L/B/Zuladung	1.520/1.470 mm
Zuladung	960 kg
Preis	30.450 Euro
Betriebskosten²⁾	67,9/45,9 ct/km

¹⁾ 200 km lang

²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate 

Fotos: Thomas Küppers

Die besten Reifen für Transporter

Mercedes Sprinter, VW Crafter und MAN TGE rollen auf Rädern der Größe 235/60 R 17 C. Der Vergleichstest sagt, mit welchem Reifen die Transporter am besten fahren.

von Thiemo Fleck



Im Test: 235/60 R 17

Continental Van-Contact 200
Continental Van-Contact 4Season
Michelin Agilis Plus
Nankang Passion CW 20
Nokian C-Line Cargo
Pirelli Carrier
Toyo Nano Energy Van



Fotos: Ingolf Pompe



Größer, schwerer, träger. Dieses Naturgesetz gilt auch bei Transportern, speziell, wenn sie voll beladen sind. Trainierte Fahrer beherrschen die schwere Fuhre, doch die Grenzen der Physik können auch sie nicht aushebeln. Mit richtig guten Reifen lässt sich der Grenzbereich aber um ein paar km/h weiter herausschieben.

Denn wir wissen: Gegen Massenträgheit in Längsrichtung helfen Motorleistung und Drehmoment. Um die beschleunigten Massen wieder einzufangen, sind leistungsstarke und zuverlässige Bremsen Pflicht. Wer die dynamischen Massen hingegen flott und sicher um die Kurve bringen will, um sich etwa durch Ausweichen schnell auf die freie Spur zu retten, braucht Reifen, die da mitspielen. Hier sind bei gleichem Abrollumfang breite und größere Räder im Vorteil. Nicht umsonst werden die neuen Mercedes-Sprinter-Modelle wie auch VW Crafter und der nahezu baugleiche MAN TGE gerne mit solchen Größen angeboten.

Zusammen mit einem ausgeklügelten Fahrwerk, einer präzise unterstützenden Lenkung und einer individuell anpassbaren Ergonomie lassen sich diese 3,5-Tonnen-Schwergewichte beinahe so leicht und so entspannt fahren wie ein kompakter Personenwagen. Und damit das so bleibt, soll auch der Reifen diesen hohen Ansprüchen genügen.

Fahreigenschaften auf trockener Straße

Bremsen		Handling		Rollwiderstand		Abrollgeräusch		
Bremsweg in Metern aus 100 km/h		Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h; Strecke 1.823 Meter		Rollwiderstandsbeiwert CR (in kg/t)		Außengeräusch in dB(A) nach Label bei 80 km/h		
1	Nokian	40,9	1 Continental	87,9	1 Toyo	6,0	1 Toyo	71,2
2	Continental	41,0	2 Nokian	87,7	2 Continental	6,1	2 Nokian	71,8
3	Toyo	41,9	3 Continental	87,5	3 Nankang	6,2	3 Michelin	72,4
4	Pirelli	42,3	3 Michelin	87,5	4 Continental	6,5	4 Nankang	72,5
5	Michelin	42,8	3 Toyo	87,5	5 Michelin	6,8	4 Continental	72,5
6	Nankang	43,6	4 Nankang	87,2	6 Pirelli	6,9	5 Continental	73,0
7	Continental	46,3	5 Pirelli	86,8	7 Nokian	7,4	6 Pirelli	73,1

Blau markiert: Ergebnisse für den Ganzjahresreifen Continental Van-Contact 4Season.



Sämtliche Versuche werden, soweit machbar, mehrfach gefahren. Ein progressives Bewertungsschema berücksichtigt die objektive Bewertung durch Messgeräte sowie die subjektive Benotung durch erfahrene Tester. Beim Handlingtest auf nasser und trockener Strecke gibt es die beste Note für ein ausgewogenes und sicheres Fahrverhalten. Die Aquaplaningtests werden jeweils getrennt in Längs- und Querrichtung gefahren. Sie zeigen, wie sich Reifen beim Durchfahren tiefer Spurrinnen verhalten. Die kritische Aufschwimmgeschwindigkeit bei Geradeausfahrt oder die Querbeschleunigung bei Wasserdurchfahrt zeigt die Sicherheitsreserven der Reifen auf. Der Rollwiderstand wird nach Möglichkeit auf Rollenprüfständen ermittelt. Grundlage der Beurteilung ist die auch für das Reifenlabel relevante europäische Gesetzgebung zur Reifenkennzeichnung. Ergebnisse werden stichprobenartig mit Tests nachgekaufter Reifen verglichen.

Fahreigenschaften auf nasser Straße

Bremsen		Handling		Seitenführung		Aquaplaning längs		Aquaplaning quer		
Bremsweg in Metern aus 80 km/h		Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h; Strecke 1.823 Meter		Max. Querbeschleunigung im 50-Meter-Kreis (m/s ²)		Aufschwimmgeschw. geradeaus in km/h, 15% Schlupf		Max. Seitenführung im 200-Meter-Kreis (m/s ²)		
1	Continental	38,2	1 Continental	78,9	1 Continental	6,16	1 Pirelli	74,2	1 Michelin	4,58
2	Continental	40,3	2 Continental	78,8	2 Pirelli	6,02	2 Michelin	72,0	2 Pirelli	4,54
3	Nokian	40,5	3 Nokian	78,6	3 Nokian	6,00	3 Continental	71,3	3 Continental	4,20
4	Pirelli	43,8	4 Pirelli	78,2	4 Continental	5,98	4 Continental	67,0	4 Nankang	4,16
5	Michelin	45,9	5 Michelin	77,3	5 Toyo	5,94	4 Nokian	67,0	5 Nokian	3,95
5	Toyo	45,9	6 Toyo	76,2	6 Michelin	5,73	5 Nankang	65,6	6 Continental	3,91
6	Nankang	59,4	7 Nankang	73,4	7 Nankang	5,20	6 Toyo	64,2	6 Toyo	3,91

Blau markiert: Ergebnisse für den Ganzjahresreifen Continental Van-Contact 4Season.



Doch welcher kann's am besten? Um das herauszufinden, lassen wir alle zum Testzeitpunkt verfügbaren Sommermodelle gegeneinander antreten. Alle? Ja! Das Angebot in dieser Größe ist tatsächlich recht überschaubar. Als Sommerreifen waren zum Testzeitpunkt lediglich passende Reifen von Continental, Michelin, Nankang, Nokian, Pirelli und Toyo verfügbar, vom Letzteren der brandneue Nano Energy Van.

Neben diesen reinen Sommerreifen ist noch der Ganzjahresreifen Conti Van-Contact 4Season verfügbar. Er kann, wenn auch mit gewissen Nachteilen, uneingeschränkt im Sommer gefahren werden. Und natürlich ebenso im Winter, dafür steht das Schneeflockensymbol. Wegen dieser Allroundfähigkeiten sind Ganzjahresreifen bei Transportunternehmen oder Kurieren sehr beliebt. Sie alle wollen sich Umrüst- und Lagergebühren sparen.

Zum Vergleich fährt ein Ganzjahresreifen mit

Oder sind die echten Sommerreifen möglicherweise doch besser? Und falls ja, welcher ist erste Wahl für Fuhrparkbetreiber? Der preisgünstige Nankang jedenfalls definitiv nicht: Während er sich auf trockener Straße zwar mit recht tragem Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, aber überzeugenden Komforteigenschaften noch behaupten kann, mag sich sein Gummi mit nassem Asphalt so gar nicht verzahnen. Beim Bremsen und in Kurven rutscht der TGE fröhlich über die Vorderachse dahin. Während die besten Reifen den Wagen aus Tempo 80 schon nach kurzen 40 Metern stoppen, kommt der Nankang-bereifte Wagen erst nach rund 60 Metern zum Stehen. 20 Meter später, die im Zweifel einen schweren Auffahrunfall bedeuten. So vergeben wir dem chinesischen Billigreifen also »mangelhaft« wegen massiver Sicherheitsdefizite.

Oder kann sich der neue Toyo Nano Energy Van die Kaufempfehlung schnappen? Den konnten wir wegen der hohen Nachfrage für diesen Test nur mit dem kleineren Lastindex von 109 bekommen. Das entspricht einer möglichen Achslast von 2.060 kg. Auch eher nicht. An der geringeren Tragfähigkeit liegt es aber nicht. Zwar kann der Rest des Feldes bis Lastindex 117 – das entspricht einer Achslast von bis zu 2.570 Kilogramm – belastet werden, im Test kam jedoch ein 3,5-Tonner zum Einsatz. Da ist die leichtere Reifenvariante allemal ausreichend. Nässe meistert der Toyo homogen mit zufriedenstellenden Ergebnissen, beim Bremsen auf nasser Straße kommt er aber wie der Michelin rund acht Meter hinter den Spitzenprodukten zum Stehen. Das ist schwach.

Auf trockenem Asphalt lenkt der Crafter auf Toyo-Reifen zwar etwas behäbig an, Sicherheitsbedenken gibt es hier aber keine. Zumal sich der Toyo durch gute Verzögerungswerte den dritten Platz in der Bremsdisziplin sichert und nur einen Meter schwächer bremst als das Spitzenprodukt: Platz fünf.

Platz vier in der Gesamtwertung gehört dem Michelin: Bei adäquaten Leistungen auf trockener Piste und sicheren Handlingeigenschaften auf nasser Bahn patzt der nun doch etwas betagte Agilis Plus bei Nassbremsen und Seitenführung. Das reicht mit einer Endnote von 7,7 nur für ein »befriedigend«.

Uneingeschränkt empfehlenswert hingegen: der Pirelli Carrier. Mit kurzen Bremswegen, nass wie trocken, überragender Aquaplaningsicherheit und gutem Abrollkomfort sichert er sich den dritten Platz. Als Malus vermerken wir den vergleichsweise hohen Rollwiderstand.

Der Nokian gilt als Nässespezialist, überrascht aber auf trockener Straße

Überragend und ungeschlagen auf trockener Strecke: der Nokian C-Line Cargo. Kürzeste Bremswege, die zweitschnellste Handlingzeit, direkte, fast sportive Lenkreaktionen und eine sehr hohe Fahrstabilität beim Spurwechselversuch lassen keine Wünsche offen. Kleiner Makel auf Nässe: das Längsaquaplaning. Hinzu kommt der vergleichsweise hohe Rollwiderstand. Platz zwei.

Und Platz eins? Den sichert sich der Continental Van-Contact 200. Er kommt zwar nicht an die Trockendynamik des Nokian heran. Dafür ist er in den Bremswegen trocken wie nass auf demselben Niveau und glänzt mit sehr sicherem Nasshandling und ordentlicher Aquaplaningprophylaxe. Und: Conti schafft es, diese Leistung mit minimalem Rollwiderstand zu kombinieren.

Und was kann der Allwetterreifen? Erwartungsgemäß bietet er insgesamt sehr gute Leistungen. Dazu zählen kurze Bremswege bei Nässe und ordentliche Kurvendynamik auch im Trockenen. So sollte der Van-Contact 4Season von Conti für budgetbewusste >

Die Testräder



Alle Reifen wurden auf Ronal-Räder (www.ronal-wheels.com) aufgezogen. Die Felgen vom Typ R64 wurden speziell für hohe Tragelasten bis zu 1.400 kg pro Rad entwickelt. Für Transporter kostet das 17-Zoll-Rad in Silber 164, in Mattschwarz 175 Euro.

Vergleichstest: Sommerreifen für Transporter im Format 235/30 R17 C



Hersteller/Modell	Continental Van-Contact 200	Nokian C-Line Cargo	Pirelli Carrier	Toyo Nano Energy Van	Michelin Agilis Plus	Nankang Passion CW 20
Preis in Euro ¹⁾	180	162	168	143	193	120
EU-Labeleinstufung Rollwiderstand/Nasshaftung	B/A	C/C	C/A	C/B	C/B	E/E
Last- und Speed-Index	117/115 R	117/115 R	117/115 R	109/107 R	117/115 R	117/115 R
Neuprofiltiefe (durchschnittlich)	8,6 mm	10,0 mm	10,0 mm	9,0 mm	9,5 mm	8,6 mm
Nasse Fahrbahn (45 %)						
Vollbremsung aus 80 km/h	40 %	9	9	8	7	7
Seitenführung	15 %	10	8	8	7	6
Handling nach Zeit	15 %	10	10	9	7	8
Handling subjektiv	15 %	10	8	9	7	9
Aquaplaning längs	5 %	9	7	10	7	9
Aquaplaning quer	10 %	8	8	10	7	10
Zwischennote Nässe	9,4	8,7	8,6	7,0	7,7	4,6
Trockene Straße (35 %)						
Vollbremsung aus 100 km/h	40 %	10	10	8	8	8
Spurwechselsicherheit	10 %	9	10	7	8	9
Lenkreaktion	10 %	9	10	9	6	7
Handling nach Zeit	15 %	8	9	7	8	8
Handling subjektiv	15 %	9	10	8	7	7
Abrollkomfort/Innengeräusch	10 %	7	8	9	8	8
Zwischennote Trockenheit	9,1	9,7	8,0	7,7	7,9	7,2
Umweltwertung (15 %)						
Rollwiderstand	70 %	10	5	6	10	7
Reifen-/Fahrbahngeräusch	30 %	8	9	7	10	8
Zwischennote Umwelt	9,4	6,2	6,3	10	7,3	8,7
Reifenkosten (5 %)						
	7	8	8	9	7	10
Gesamtwertung	9,1 sehr gut	8,6 gut	8,0 gut	7,8 befriedigend	7,7 befriedigend	5,4²⁾ mangelhaft
	+ Ausgezeichnete Haftung bei Nässe, sehr sicher im Handling, geringer Rollwiderstand	+ Überwiegend sicher auf Nässe, kurze Bremswege, sehr sicheres Ausweichen und Handling bei Trockenheit, ordentliche Komfoteigenschaften	+ Ordentliche Haftung bei Nässe, überragende Aquaplaning-sicherheit, leicht beherrschbar auf allen Fahrbahnoberflächen	+ Akzeptable Nässeigenschaften, sicheres Fahrverhalten auf trockener Straße, sehr leise und äußerst rollwiderstandsarm	+ Träge, aber fahrsicher auf trockenem Asphalt, gute Vorsorge vor Aquaplaning	+ Sehr gute Dämpfungseigenschaften, komfortabel
	- Hörbare Abrollgeräusche bei Kurvenfahrt	- Neigt ein wenig zu Aquaplaning, hoher Rollwiderstand	- Schwach in Rollwiderstand und Abrollgeräusch	- Sehr träges Lenkansprechen, lange Bremswege auf nasser Straße	- Langer Bremsweg bei Nässe, wenig Eigendämpfung	- Lange Bremswege auf trockener Piste und viel zu lange Bremswege bei Nässe; sehr schwache Nasshaftung

Jeweils höchste erreichbare Punktzahl: 10; Einzelwertung: 9–10 = sehr gut, 8–8,9 = gut, 7–7,9 = befriedigend, 6–6,9 = ausreichend, 5–5,9 = mangelhaft. ¹⁾ Laut Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk; ²⁾ Abwertung wegen langer Bremswege bei Nässe; ³⁾ Abwertung wegen langer Bremsweg



Continental Van Contact 4Season (Ganzjahresreifen)		Hersteller/Modell
206		Preis in Euro ¹⁾
B/A		EU-Labelstufung Rollwiderstand/Nasshaftung
117/115 R		Last- und Speed-Index
8,6 mm		Neuprofiltiefe (durchschnittlich)
(45%) Nasses Fahrbahn		
10	40 %	Vollbremsung aus 80 km/h
8	15 %	Seitenführung
10	15 %	Handling nach Zeit
8	15 %	Handling subjektiv
7	5 %	Aquaplaning längs
7	10 %	Aquaplaning quer
9,0		Zwischennote Nässe
(35%) Trockene Straße		
5	40 %	Vollbremsung aus 100 km/h
8	10 %	Spurwechselsicherheit
9	10 %	Lenkreaktion
10	15 %	Handling nach Zeit
8	15 %	Handling subjektiv
9	10 %	Abrollkomfort/Innengeräusch
7,3		Zwischennote Trockenheit
(15%) Umweltwertung		
8	70 %	Rollwiderstand
7	30 %	Reifen-/Fahrbahngeräusch
7,7		Zwischennote Umwelt
6	(5 %)	Reifenkosten
7,0³⁾ befriedigend		
<p>+ Allwetterreifen mit sehr guter Nasshaftung und guter Kurvenfestigkeit auf trockener Straße</p> <p>- Weiche Mischung und Lamellen bedingen lange Bremswege auf trockenen Strecken – daher um einen Punkt abgewertet</p>		<p>So wird bewertet: In jeder Kategorie können zehn Punkte erreicht werden. Um die Ergebnisse entsprechend ihrer Alltagsrelevanz einzuordnen, werden die Disziplinen unterschiedlich gewichtet. Im zweiten Schritt werden die Fahreigenschaften bei Nässe und trockener Straße sowie die Umwelteigenschaften und der Preis zueinander gewichtet. Der Schlüssel: Fahreigenschaften auf nasser Straße 45, auf trockener Straße 35 Prozent, Umweltwertung 15 und Kaufpreis 5 Prozent.</p>

ge auf trockener Straße.

Die Reifen wurden von »promobil« getestet.

Vollbremsung aus 80 km/h auf nasser Piste: Die Unterschiede sind riesig. Mit den Reifen von Nankang steht der Wagen 20 Meter später als mit den Conti-Reifen.



Unternehmen eine Überlegung wert sein, sofern ihre Transporter nicht in schneereichen Regionen unterwegs sind. Unter sommerlichen Bedingungen kann er sich mit den Sommerreifen messen. Mit einer Ausnahme: Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 auf trockenem Asphalt kann er nicht mithalten. Bedingt durch die für akzeptable Winter-eigenschaften notwendigen feinen Einschnitte in den Profilblöcken zeigt sich der Unterschied. Die so fehlende Längssteifigkeit des Profils kostet Grip beim Bremsen, der Bremsweg wird zu lang für einen Sommerreifen und zu lang für die Pkw-artige Fahrdynamik moderner Transporter. Gemittelt fünf bis sechs Meter mehr Bremsweg – fast eine Fahrzeuglänge – sind ein hoher Preis für die Bequemlichkeit, auf den Reifenwechsel zu verzichten. **ra**



Reifenwechsel im Akkord, bei einem solchen Test kommt keine Langeweile auf.

Kommt das Volks-E-Auto

Opel startet mit dem ersten **Elektro-Corsa** nicht nur die sechste Generation seines Kleinwagen-Bestsellers, sondern auch die Elektrifizierung seiner Modellpalette.

von Frank Wald

Kleines Auto, großer Anspruch. »Wir haben ein Volkselektroauto versprochen – hier ist es!«, verkündete Opel-Chef Michael Lohscheller bei der Weltpremiere des ersten rein batterieelektrisch angetriebenen Corsa-e in Rüsselsheim. Ganz bewusst habe die PSA-Tochter ihre populärste Modellreihe gewählt, um die Elektromobilität aus dem Nischendasein zu holen. »Der Corsa ist eines der meistverkauften Fahrzeuge in Europa«, sagte Lohscheller. »Jetzt macht er auch die Elektromobilität für jeden erschwinglich.« Bei einem Einstiegspreis von 25.200 Euro eine etwas wagemutige Behauptung.

Zwar bewegt sich der Corsa-e, der Anfang nächsten Jahres im Opel-Werk im spanischen Saragossa vom Band laufen soll, damit in etwa auf Augenhöhe mit dem für Sommer 2020 angekündigten Einstiegsmodell des VW ID.3. Doch der Wolfsburger Elektro-pionier, für den kurz nach Verkaufsstart bereits mehr als 20.000

Bestellungen vorliegen sollen, ist mit seinem kompakten Golf-Format eine ganze Nummer größer. Ebenfalls geräumiger, allerdings um einiges teurer sind die aktuellen E-Auto-Bestseller Nissan Leaf (ab 30.920 Euro), BMW i3 (ab 31.930 Euro) und Tesla Model 3 (ab 37.400 Euro). »Lassen Sie mich eines noch hinzufügen«, bittet der Opel-Chef. »Zu diesem Preis bekommen Sie kein nacktes Auto.«

So beinhaltet die Einstiegsausstattung bereits eine Klimaautomatik mit Fernsteuerung, ein schlüsselloses Startsystem sowie ein mit Apple Carplay und Android Auto kompatibles Multimedia-Radio mit Sieben-Zoll-Farbtouchscreen. Außerdem serienmäßig an Bord sind Assistenzsysteme wie der Frontkollisionwarner mit automatischer Gefahrenbremsung und Fußgängererkennung bis 85 km/h, Verkehrsschilderkennung sowie ein Spurhalteassistent. Besonders interessant dürfte die Top-Variante vor allem mit der monatlichen Leasingrate ab 299 Euro werden. Erstmals in dieser Klasse setzt Opel hier das den Gegenverkehr ausblendende LED-Matrix-Licht (700 Euro) sowie den radargestützten Abstandstempomat ein.

Technisch bedient sich die sechste Generation des kleinen Opel-Bestsellers im Motorenregal des französischen PSA-Konzerns. So nutzt der Corsa-e die glei-



o von Opel?

che Antriebskonfiguration wie die Schwestermodelle DS 3 Crossback E-Tense und Peugeot e-208, bestehend aus einem 136 PS (100 kW) starken E-Motor mit 260 Nm Drehmoment und einer 50-kWh-Batterie, die im Idealfall eine alltagstaugliche Reichweite von bis zu 330 Kilometern (nach WLTP) ermöglicht.

Das Datenblatt verspricht E-Auto-typischen Fahrspaß. Den Sprint von 0 auf 50 km/h soll der kleine Stromer in lediglich 2,8 Sekunden absolvieren, bis Tempo 100 vergehen gerade 8,1 Sekunden. Aufladen lässt sich die Batterie überall, egal, ob an Haushaltssteckdose, Wallbox oder Schnelllader, mit entsprechend unterschiedlichen Ladezeiten. An einem High-Speed-Charger mit 100 kW etwa ist der Akku nach 30 Minuten wieder zu 80 Prozent gefüllt. Über eine spezialisierte App lässt sich dabei der Ladestatus jederzeit und überall kontrollieren.

Bestellt werden kann der Corsa-e zwar ab sofort, ausgeliefert werden die ersten Exemplare allerdings erst im Früh-

Bis 2024 will Opel von jeder Baureihe eine elektrifizierte Variante anbieten

jahr 2020 (siehe Interview rechts). Bis dahin gibt es mit dem Grandland X Hybrid 4 einen weiteren wichtigen Baustein auf Opels Weg in die Elektromobilität.

Opels erster Plug-in Hybride koppelt einen 200 PS starken 1,6-Liter-Turbobenziner mit gleich zwei Elektromotoren zu je 80 kW (109 PS) an der Vorder- und Hinterachse. Das ergibt eine üppige Systemleistung von 300 PS. Der Frontelektromotor überträgt seine Kraft über eine Achtstufenautomatik auf die Vorderräder, der zweite Elektromotor und das Differenzial sind in die Hinterachse integriert. Mit der verbauten 13,2-kWh-Batterie fährt das neue Top-Modell in Opels SUV-Flotte bis zu 52 Kilometer weit rein elektrisch. An einer 7,4-kW-Wallbox ist der Akku in knapp zwei Stunden wieder voll geladen. Auch der Grandland X Hybrid 4 kann als umfangreich ausgestattete Business-Edition ab sofort für 41.600 Euro oder zu Leasingraten ab 399 Euro bestellt werden.

Der Elektro-Corsa und die Plug-in-Hybrid-Variante des Grandland X sind jedoch nur die ersten Schritte in Opels Elektrifizierungsstrategie. »Bis 2024 werden wir in ausnahmslos all unseren Baureihen eine elektrifizierte Variante anbieten«, verspricht Lohscheller. So sollen schon im kommenden Jahr nach Corsa-e und Grandland X Hybrid mit der Neuaufgabe des Mokka X und dem Vivaro-e zwei weitere Modelle mit vollelektrischen Antrieben folgen. ■

Fragen an ...

Opel-Deutschland-Chef Ulrich Selzer



Wie ist Ihre Vertriebsstrategie für den Corsa-e? Welche Zielgruppen peilen Sie an?

Wir wissen, dass es bei den Kunden immer mehr ernstes Interesse gibt. Deshalb kommen wir jetzt bei der Premiere auch direkt mit konkreten Listenpreisen. Und dazu auch noch mit einer sehr guten Leasingrate. Über einen engen Austausch mit unseren Händlern kommen wir nun in den Dialog mit den Kunden. Der neue Opel Corsa-e ist ein rundum alltagstauglicher Kleinwagen, der die Bedürfnisse einer breiten Käuferschaft erfüllt: vom Einpersonenhaushalt bis zum Fuhrpark für den innerstädtischen Verkehr.

Nach welchen Kriterien haben Sie den Preis festgesetzt? Hatten Sie da eine bestimmte Konkurrenz im Blick?

Der Verkaufsstart ist bewusst gewählt, und der Preis sendet ein klares Signal an unsere Kunden: Dieses Auto kannst du dir leisten! Klar ist auch: Das ist natürlich kein Einstiegspreis für den Verbrenner-Corsa. Aber auch der wird erschwinglich sein.

Sie hatten mit Ampera und Ampera-e ja bereits zwei eigenständige E-Autos. Warum jetzt der Schwenk auf die Elektrifizierung der vorhandenen Modellpalette?

Der Corsa ist unser populärstes Modell. Und jetzt macht er auch noch die Elektromobilität praktisch, komfortabel und erschwinglich. Das wissen übrigens auch die Flottenbetreiber ganz genau.

Warum liegen zwischen dem Bestellstart und der Auslieferung noch rund zehn Monate?

Wir sind bereits in der Mitte des Jahres. Bis Anfang 2020 ist es doch nicht mehr lange hin. Jetzt startet Opel auch beim Thema Elektromobilität durch. Deswegen zeigen wir ganz bewusst zuerst den Corsa-e und erst im Anschluss den Verbrenner. Zudem ist der neue Grandland X Hybrid 4 ab sofort bestellbar.



Kraftvoll zubeißen

Audi setzt bei den S-Modellen nur noch auf bärenstarke Diesel. Den Beginn machen **SQ5** und **S6**. 350 PS versprechen viel Fahrspaß.

von Guido Borck

Wenn Manager oder Firmenchefs einen großen Bogen um feurige Sportwagen machen, stecken nicht unbedingt familiäre Gründe dahinter. Eher die Tatsache, dass ein protziger Auftritt beim Kunden gar nicht gut ankommt. Und langstreckentauglich sind die hartgesottene Flitzer auch eher selten. Doch es gibt standesgemäße Alternativen. Den neuen Audi SQ5 und den nicht minder neuen S6 etwa. Letzteren gibt es als Limousine oder als sehr sportlichen

Kombi. Beide fallen auf dem Firmenparkplatz kaum auf. Trotzdem ist man mit ihnen sehr dynamisch unterwegs. Und vollkommen reisetauglich sind sie allemal.

V6-Diesel mit satter Leistung

Unter ihren Hauben arbeitet der gleiche potente, nach Euro 6d-Temp abgasgereinigte Dreiliter-V6-TDI. Die Leistung der scharfgemachten Limousine beträgt 349 PS, der Sport-SUV SQ5 hat mit 347 PS nur geringfügig weniger Dampf. Die weiteren Werte liegen dagegen auf gleich hohem Niveau. Stramme 700 Nm stehen hier wie dort schon bei frühen 2.500 Touren an. Logisch, dass der immense Schub mittels Allradantrieb an alle vier Räder geschickt wird. Bei Bedarf sprinten sie in sehr kurzen fünf Sekunden auf Landstraßentempo, die Höchstgeschwindigkeit ist hier wie dort auf 250 km/h elektronisch begrenzt.

Das Triebwerk reagiert bissig auf Gasbefehle und begeistert mit souveräner Durchzugskraft. Die serienmäßige Automatik sortiert sich fein und flüssig durch ihr Achtgängenmenü. Im unteren Drehzahlbereich unterstützt ein elektrischer Verdichter den mechanischen Turbo. Er versorgt die sechs Brennräume mit mehr Ladeluft und verhindert so, dass der Motor ins Turboloch fällt. Außerdem rollt die stärkste



Die serienmäßigen Sportsitze passen wie angegossen und machen den Sport-SUV absolut langstreckentauglich. Auf Wunsch gibt's das lederbespannte Mobiliar auch in Knallrot.

Ausbaustufe des V6-TDI als milder Hybrid an. Mit 48-Volt-Bordnetz, Startergenerator sowie einer kleinen Lithium-Ionen-Batterie unter dem Gepäckraumboden. Das Mild-Hybrid-System soll einen Verbrauchsvorteil von 0,4 Litern bringen. Es hält das Konsumverhalten im Zaum. Laut Werksangabe sind es beim SQ5 im Schnitt 8,2 Liter, der S6 gibt sich mit 7,8 Litern etwas genügsamer.

Doch um diese Werte zu erzielen, muss sich der Fahrer wohl ein rohes Ei unter die rechte Schuhsohle kleben, denn beide verführen mit ihrer spontanen Leistungsbereitschaft zu allem anderen als einer gemäßigten Gangart. Das beginnt schon mit dem einfachen Druck auf den Starterknopf. Der sonor brabbelnde Motor klingt überhaupt nicht nach gewöhnlichem TDI, sondern eher nach sattem Achtzylinder. Dafür hat Audi in die Trickkiste gegriffen. Der tief grummelnde Bass, der den Motor permanent begleitet, wird künstlich von einem Lautsprecher im Auspuffendtopf erzeugt. Mission gelungen: Der heißgemachte V6-TDI klingt weder aufdringlich noch durch den akustischen Boost, wie anfangs befürchtet, synthetisch.

Fahrdynamikvorteil für den Audi S6

Beim Fahren gibt sich keiner der beiden die Blöße. Dank ihrer präzisen Lenkung und Sportfahrwerk mit adaptiven Dämpfern fühlen sie sich speziell auf kurvigem Terrain wohl. Unterm Strich wirkt der S6 Avant einen Tick handlicher, was die Limousine einem niedrigeren Schwerpunkt verdankt. Insgesamt ist der Spagat



Im S6 ist der Dreiliter-V6-TDI 349 PS stark. Die paar PS mehr als im SQ5 wirken sich jedoch nur auf dem Papier aus. Rund fünf Sekunden auf 100 km/h sind hier wie da ein Wort.

aus Sportlichkeit und Komfort gelungen, da beide S-Modelle auch recht passabel über holprige Straßen abrollen. So lassen sich mit diesen Autos lange Dienstreisen entspannt zurücklegen.

Der SQ5 ist wesentlich günstiger

Von der Performance liefern sich beide also ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Preislich liegt jedoch eine kleine Welt zwischen den beiden Dynamikern. Gegen den 64.286 Euro teuren S6 (der Avant kostet 66.387 Euro) ist der SQ5 mit knapp 57.000 Euro fast schon ein Schnäppchen. Schon deshalb war wohl die letzte Auflage des sportlichen SUV ruckzuck ausverkauft. Zur Serienausstattung zählen beim SQ5 und S6 Avant unter anderem Matrix-LED-Scheinwerfer sowie Sportsitze für Fahrer und Beifahrer. Dazu gibt's das übersichtliche virtuelle Cockpit mit zentral angeordnetem Drehzahlmesser. Auf Wunsch liefert Audi Luftfederung und Keramikbremsanlage. Außerdem lassen sich beide S-Modelle mit einer Allradlenkung aufrüsten, die die Mittelklassemodelle noch handlicher um die Kurven wetzen lässt. 🚗

Audi SQ5/S6

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
SQ5 TDI	2.967 cm ³	6	A/8	255 kW (347 PS)	700 Nm/2.500	5,1 s	250 km/h	8,2 l D	213 g	510 l	570 kg	56.933 Euro	96,4/64,0 ct/km	B
S6 TDI	2.967 cm ³	6	A/8	257 kW (349 PS)	700 Nm/2.500	5,0 s	250 km/h	7,8 l D	203 g	530 l	560 kg	64.286 Euro	110,1/74,6 ct/km	B

Herstellangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp; ¹⁾ WLTP

²⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA



Ich sag's dir!

Nach vier Jahren wird das Mittelklasse-SUV Mercedes GLC überarbeitet. Vor allem unter dem Blech schärften die Schwaben nach.

von Immanuel Schneeberger

Neue Tagfahrleuchten, leicht geänderter Stoßfänger samt Kühlergrill und überarbeitete Rückleuchten: Die Modellpfleger gingen beim GLC sanft vor. Neue Alufelgen und Farben ergänzen die optische Feinarbeit. Unter der Motorhaube kommt jetzt die aktuellste Motorengeneration zum Einsatz, und im Innenraum begrüßt das Infotainmentsystem aus dem sogenannten MBUX-Baukasten die Insassen nun auch mit Freitext-Spracheingabe.

Letzteres ist besonders erwähnenswert, sieht der GLC innen doch auf den ersten Blick aus wie die jüngst geliftete C-Klasse. Die kommt allerdings noch mit altem Infotainment ohne Touchscreen. Im GLC reagiert

das Display hingegen auf Fingerdruck ebenso wie auf die Ansprache »Hey, Mercedes«.

Bei der Bedienung hilft auch das neue Lenkrad aus der C-Klasse mit zwei Touch-Bedienfeldern, die beide Displays steuern. Neben dem nun flacheren Bildschirm auf der Mittelkonsole führt Mercedes jetzt nämlich auch die Instrumente digital aus. Ein Head-up-Display komplettiert die Anzeigen um hilfreiche Fahrtinformationen direkt im Sichtfeld.

Sitze und Ergonomie befand Mercedes zu Recht für passend und beließ es somit bei der bisherigen Konfiguration. Allerdings gibt es jetzt eine preiswertere Option für mehr Komfort: Neben dem nach wie vor

Mercedes GLC SUV

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
200 d 4matic	1.950 cm ³	4	A/9	120 kW (163 PS)	360 Nm/1.600	8,9 s	205 km/h	6,2 l/D	162 g	505–1.600 l	665 kg	40.105 Euro	76,1/49,8 ct/km	A
220 d 4matic	1.950 cm ³	4	A/9	143 kW (194 PS)	400 Nm/1.600	7,9 s	215 km/h	6,2 l/D	162 g	505–1.600 l	665 kg	41.585 Euro	77,8/51,0 ct/km	A
300 d 4matic	1.950 cm ³	4	A/9	180 kW (245 PS)	500 Nm/1.600	6,5 s	231 km/h	6,6 l/D	172 g	505–1.600 l	665 kg	44.055 Euro	80,8/53,0 ct/km	B
200 4matic	1.991 cm ³	4	A/9	155 kW (211 PS)	320 Nm/1.650	7,9 s	215 km/h	8,3 l/S	188 g	505–1.600 l	600 kg	38.855 Euro	81,8/56,1 ct/km	C
300 4matic	1.991 cm ³	4	A/9	190 kW (258 PS) ²⁾	370 Nm/1.800	6,2 s	240 km/h	8,3 l/S	188 g	505–1.600 l	600 kg	45.030 Euro	89,6/61,4 ct/km	C

Herstellerrangaben; Motoren erfüllen mind. Euro 6d-Temp-Evap-ISC, ¹⁾ WLTP, ²⁾ plus 10 kW/14 PS (Mildhybride)

³⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

erhältlichen, über alle Zweifel erhabenen Luftfahrwerk (1.900 Euro) führt die Preislise nun auch adaptive Stoßdämpfer in Verbindung mit herkömmlichen Stahlfedern auf. Das spart gegenüber der Luftvariante immerhin 950 Euro. Kurven umrundet der GLC souverän, die zielgenaue Lenkung gibt wie schon bislang gutes Feedback. Neben den bereits bekannten Fahrprogrammen ergänzen jetzt zwei Off-road-Programme die elektronischen Wahlmöglichkeiten. In Verbindung mit bis zu 245 Millimeter Bodenfreiheit kommt der GLC im Gelände so weiter, als man denkt.

Unter der Motorhaube fielen die Neuerungen noch umfangreicher aus. Die neuen Zweiliter-Dieseln treiben schon seit einigen Jahren die E-Klasse und andere Mercedes-Modelle an. Ab Juni vertraut auch der GLC auf das nach Euro 6d saubere Aggregat. In verschiedenen Leistungsstufen bringt der Motor 163 bis 245 PS auf die Straße. Für die erste Fahrt wählten wir die stärkste Version. Sie glänzt mit bulligen 500 Nm ab 1.600 Touren und harmonisiert sehr gut mit der serienmäßigen Neunstufenautomatik. Kräftig treibt der Diesel die schwere Fuhre nach vorn, auch bei hohem Autobahntempo beschleunigt die Maschine noch spürbar. Durch die große Stirnfläche geht dann natürlich auch der Verbrauch über den Katalogwert hinaus, aber weitaus weniger weit als beim vergleichbaren Benzin im GLC 300.

Den Zweiliter-Turbomotor ergänzt ein 48-Volt-Mildhybridsystem, das mittels Riemenstartergenerator mit bis zu 17 PS rekurperieren und mit 14 PS beim Beschleunigen unterstützen kann. Ab Herbst ergänzt ein Benzin-Plug-in-Hybride das Portfolio, der Diesel-Plug-in kommt nächstes Jahr.

Bis dahin bleibt als alternativer Antrieb einzig der innovativste Strang übrig: der GLC F-Cell. Ihn produziert Mercedes wei-

terhin in Kleinserie mit Brennstoffzelle, Wasserstofftank und Plug-in-Akku.

Die Preise starten bei 40.105 Euro für den 200 d, für das ebenso geliftete GLC Coupé verlangt Mercedes happige 3.600 Euro Aufpreis. Sollte der Fuhrparkleiter bei der Bestellung das eine oder andere Kreuz vergessen, ist das künftig kein Problem mehr: Optionen wie Digitalradio oder die Smartphone-Integration können einfach über das Infotainmentsystem auch nach der Zulassung noch dazugebucht werden. ■



Auch das GLC Coupé profitiert von der Überarbeitung. Der Kühlergrill ist bei der AMG Line unten breiter als oben. Alle Versionen bekommen neue Tagfahr- und Rückleuchten. Im Innenraum vereinfacht das MBUX-Infotainment samt Freitext-Sprachbedienung den Umgang. Bei Ergonomie und Sitzen sah Mercedes keinen Handlungsbedarf.

Mercedes GLC Coupé

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0-100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
200 d 4matic	1.950 cm ³	4	A/9	120 kW (163 PS)	360 Nm/1.600	8,9 s	206 km/h	5,8 l/D	153 g	500-1.400 l	655 kg	43.745 Euro	79,5/51,8 ct/km	A
220 d 4matic	1.950 cm ³	4	A/9	143 kW (194 PS)	400 Nm/1.600	7,9 s	217 km/h	5,8 l/D	153 g	500-1.400 l	655 kg	45.145 Euro	81,2/52,9 ct/km	A
300 d 4matic	1.950 cm ³	4	A/9	180 kW (245 PS)	500 Nm/1.600	6,6 s	233 km/h	6,4 l/D	168 g	500-1.400 l	655 kg	47.265 Euro	84,4/55,3 ct/km	B
200 4matic	1.991 cm ³	4	A/9	155 kW (211 PS)	320 Nm/1.650	8,0 s	216 km/h	8,1 l/S	184 g	500-1.400 l	610 kg	42.865 Euro	86,1/59,1 ct/km	B
300 4matic	1.991 cm ³	4	A/9	190 kW (258 PS) ²⁾	370 Nm/1.800	6,3 s	240 km/h	8,1 l/S	185 g	500-1.400 l	610 kg	49.115 Euro	93,5/64,3 ct/km	B

Herstellangaben; Motoren erfüllen mind. Euro 6d-Temp-Evap-ISC, ¹⁾WLTP, ²⁾plus 10 kW/14 PS (Mildhybride)

³⁾Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Elektrisch für Anfänger

Der **Tesla Model 3** zeigt im Test, wie problemlos Elektromobilität im Alltag funktioniert, wenn der Akku groß genug ist. Bei der Qualitätskontrolle hat Tesla noch einigen Nachholbedarf.

von Immanuel Schneeberger

Die ewige Leier von der Reichweitenangst ist allgegenwärtig, sobald es um Elektroautos geht. Aber wie oft müssen Mitarbeiter Strecken von über 400 Kilometern am Stück zurücklegen? Und ist dann wirklich ein Auto der richtige Mobilitätsermächtlicher?

Jedenfalls ist Tesla der einzige Hersteller, der überhaupt Autos mit einer so großen Reichweite anbietet.

Und mit dem Model 3 stoßen die Amerikaner erstmals in das Preissegment vor, das auch bei Fuhrparks recht beliebt ist: die Mittelklasse. Mit Preisen ab 37.400 Euro für die Basisversion mit Hinterradantrieb und 415 Kilometer Reichweite ist der Model 3 noch nicht einmal übertrieben teuer. Mit Allrad und großem Akku – wie unser Testwagen – kostet der 3er immer noch faire



46.000 Euro, obwohl die Normreichweite auf 560 Kilometer steigt. Doch ist das Auto auch für den Alltag tauglich?

Auf den ersten Blick auf jeden Fall. Mit einer Länge von 4,69 Metern bewegt es sich auf Augenhöhe mit den deutschen Premiulimousinen. Im Innenraum kann der Tesla dank platzsparendem Elektroantrieb ordentlich auftrumpfen. Der große Akku versteckt sich wie schon bei den größeren Tesla-Modellen S und X im Unterboden. Und dort ist er durchaus gut untergebracht, denn er senkt mit seinem hohen Gewicht den Schwerpunkt ab. Das verbessert die Fahrstabilität und schafft Platz für einen zweiten Kofferraum zwischen den Vorderädern. Der besitzt keinen Griff, sondern kann wie fast alles am Tesla via App oder Touchscreen im Innenraum geöffnet werden. Beim Schließen weist dann die Bedienungsanleitung besonders darauf hin, vorsichtig zu sein, denn wer das einzig Logische tut und in der Mitte der Haube das Tesla-Logo nach unten drückt, kann unschöne Dellen verursachen. Sachgerechtes Schließen ist nur mit zwei Händen möglich, die links und rechts gleichmäßigen Druck auf die fragile Haube ausüben.

Damit ist es mit den Besonderheiten des Elektromobils noch lange nicht getan. Wer beispielsweise das praktische und überaus geräumige Ablagefach in der Mittelkonsole zügig schließen möchte, schafft das nicht. Das Display fordert zum langsamen Schließen auf. Mit Geduld klappt es dann, und der Deckel bleibt auch zu. Auf seiner Oberseite findet sich im Übrigen eine Ablage, die auch mit großen Smartphones klar kommt. An Ladestrom mangelt es dank vier USB-Buchsen nicht, eine induktive Ladematte gibt es aber nur im Zubehör.

Wie fährt man hier eigentlich los?

Tesla hat einen kühl und futuristisch gestalteten Arbeitsplatz beinahe ohne Knöpfe geschaffen. Je ein Knopf zum Öffnen von Tür und Fenster, am Lenkrad zwei Multifunktionstasten – das war's. Alles andere steuern die Insassen über den berührungsempfindlichen Bildschirm, der übrigens auch alle Funktionen eines üblichen Kombi-instruments übernimmt. Das alles ist im ers-

ten Augenblick nicht selbsterklärend, aber in sich logisch aufgebaut.

Eine Chipkarte öffnet das Auto, wenn man sie an die B-Säule hält. Sobald sie ihren Platz auf der Mittelkonsole gefunden hat, ist der Tesla startklar, ganz ohne Startknopf. Wer auf die dünne Karte verzichten mag, kann auch per Smartphone-App starten. Spiegel und Lenkrad werden über Touchscreen und Lenkradtasten verstellt. Ist die richtige Sitzposition gefunden, heißt es: Wählhebel auf D und Fuß aufs Fahrpedal. >



1 Den Innenraum gestaltet Tesla minimalistisch. Nur das Lenkrad ist noch mit echtem Leder, Sitze und Verkleidungen mit Kunstleder bezogen.

2 Mit einem cw-Wert von 0,23 ist der Model 3 Weltspitze. Einen kleinen Beitrag leisten auch die Kunststoffabdeckungen auf den serienmäßigen 18-Zoll-Alurädern.

3 Trotz flach abfallenden Hecks gibt es keine große Kofferraumklappe.

4 Schalter gibt es nur am Lenkrad und an den Türen, die per Knopfdruck öffnen. Der große Touchscreen bündelt alle Informationen, auch die Easter-Eggs genannten Spielfunktionen versteckt Tesla in den Menüs.

5 Eine Chipkarte öffnet das Auto. Alternativ geht es auch per Smartphone-App.



Mängel in der Verarbeitung

Man kann den Eindruck gewinnen, dass Regen bei der Entwicklung in Kalifornien nicht die größte Rolle spielte. Bei unserer ersten Regenfahrt hängte sich der zentrale Bildschirm mehrfach auf – eine unangenehme Erfahrung, denn nur auf ihm zeigt Tesla die aktuell gefahrene Geschwindigkeit an. Ein Reset ist möglich, indem beide Lenkradtasten im Stand gleichzeitig gedrückt werden. Ob hier wirklich zu viel Wasser schuld war, können wir nicht sagen. Sicher ist hingegen, dass empfindliches Ladegut nicht direkt unter der Kofferraumöffnung liegen sollte. Ist das Auto nass, fließt das Wasser von der Heckscheibe nämlich ungehindert geradewegs in den Laderaum. Wo wir gerade dabei sind: Zu schwer sollte Gepäck auch nicht sein. Maximal mutet die Bedienungsanleitung dem Kofferraumboden 60 Kilogramm zu. Insgesamt durften beim Testwagen maximal 374 Kilogramm zugeladen werden.

Kleinere Verarbeitungsmängel kann man ja akzeptieren. Aber nicht passende Türdichtungen und leicht verkratzende Kunststoffe weniger. Billiger und ungenau montierter Filz im Kofferraum, dort auch ein unmotiviert von der unlackierten Decke hängendes Kabel, ein mehrmals während der Fahrt abgestürzter Zentralbildschirm zeigen: Tesla hat in der Produktion noch deutlichen Abstand zur europäischen Konkurrenz.

Aber nicht zu abrupt, sonst kann das ruckartige Nicken der Passagiere kaum als Zustimmung zum rabiaten Fahrstil gewertet werden. Der Model 3 legt los, wie die Feuerwehr gern würde, wenn sie könnte. Im Testwagen bringen je ein Motor vorn und hinten maximal 340 kW auf die Straße, das entspricht 462 PS. Dank Allradantrieb und elektronisch gesteuerter Leistungsabgabe funktioniert das ansatz- und schlupflos. In der absoluten Spontaneität ohne Getriebezucken, Turboloch und Lärmausstoß besteht der größte Unterschied zu Verbrennungsmotoren. Es geht einfach nur vehement vorwärts. Auch Kurven kann das Fahrwerk des Model 3 dank breiter Spur, gleichmäßiger Gewichtsverteilung und tiefem Schwerpunkt gut. Die Limousine folgt stoisch dem eingeschlagenen Kurs, ohne sich allzu sehr auf die Seite zu neigen. Mitfahrer wiesen bei Testfahrten ob so viel sportlichen Talents darauf hin, dass eine Haltemöglichkeit am Dachhimmel fehlt.

Straffes Fahrwerk, sparsamer Antrieb

Das Talent ist freilich auch ein Verdienst der straffen Fahrwerksabstimmung, die langsame Fahrten auf schlechten Straßen nicht gerade zum Vergnügen macht. Bei höherem Tempo wie etwa auf der Autobahn federt das Fahrwerk dann zufriedenstellend. In Verbindung mit der passablen Dämmung von Wind- und den nicht

vorhandenen Motorgeräuschen eignet sich der Model 3 gut für lange Reisen.

Dazu tragen auch die gut 400 Kilometer Praxisreichweite aus dem 75-kWh-Akku bei. Wer besonders vorausschauend fährt, Geschwindigkeiten über 120 meidet und die Klimaanlage auslässt, schafft auch über 500 Kilometer mit einer Ladung. Das spricht für einen effizienten Antriebsstrang. Auf unserer Verbrauchsrunde zeigte der Bordcomputer durchschnittlich 15,7 kWh an – ein Top-Wert, den auch deutlich schwächere E-Autos nicht unterbieten können. Hilfreich ist dabei die kräftige Rekuperation, die einsetzt, wenn man den Fuß vom Fahrpedal nimmt. Sie macht das Bremspedal beinahe völlig überflüssig. Außerdem kann der Model 3 nicht nur an den Tesla-eigenen Superchargern schnell laden, auch an herkömmlichen Ladesäulen mit CCS-Stecker sind die Akkus zügig wieder aufgefüllt.

Die Assistenzsysteme können allerdings noch nicht mehr als bei der Konkurrenz. Der Abstandstempomat regelt zu ruckartig und schaltet bei schlechter Sicht ab. Dafür gibt es Spielereien im Menü. Nach Druck aufs Tesla-Symbol im Touchscreen hat man die Wahl zwischen lauschigem Lagerfeuer, Furzkissensimulation und ähnlichen Späßen. Und wer käme darauf, dass viermaliges Drücken des Fahrhebels während der Fahrt eine Regenbogenstraße auf den Monitor zaubert?

So werden auch lange Fahrten kurzweilig, und lang können die Fahrten werden: Im Alltag sind fast immer 400 Kilometer Reichweite drin. Wer es wirklich eilig hat, kommt immer noch 300 Kilometer mit einer Ladung – derzeit konkurrenzlos in diesem Preissegment.

Tesla Model 3

Long-Range Dualmotor

Leistung	340 kW (462 PS)
Drehmoment	630 Nm
Batterietyp	Lithium-Ionen
Batteriekapazität	75 kWh
Testverbrauch	15,7 kWh/100 km
Effizienzklasse	A+
Reichweite	470 km
Ladezeit min./max.	1/32 h
0–100 km/h	4,6 s
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Kofferraum/Zuladung	425 l/374 kg
Preis	42.050 Euro ¹⁾
Betriebskosten²⁾	137,8/81,2 ct/km

¹⁾ Umweltbonus bereits abgezogen

²⁾ 10.000/20.000 km p. a., 60/36 Monate



Rockt der T-Roc?

Gut anderthalb Jahre nach seiner Einführung hat sich der **VW T-Roc** im Fuhrparkbetrieb etabliert. Nur, weil er ein Volkswagen-Logo trägt, oder auch, weil er was draufhat?

von Hanno Boblenz

So ist das, wenn man dem Trend hinterherrennt und dann husch, husch doch mitspielen will. Mini, BMW, Ford, Opel – alle waren mit ihren kompakten SUV längst da, als VW Ende 2017 endlich den T-Roc auf den Markt warf. Da kann die Feinarbeit schon mal auf der Strecke bleiben. Der SUV sieht zwar auf den ersten Blick echt gut aus, doch innen ist er ein Blender.

Natürlich gibt's all die netten VW-Features wie etwa digitale Instrumente. Und – für VW fast schon avantgardistisch – in Wagenfarbe lackierte Zierteile. Näher hinschauen sollte man aber nicht. Die Kunststoffblenden wirken billig, sind eingebettet in eine Hartplastiklandschaft, die wenig mit der hochwertigen Einrichtung anderer VW gemein hat.

Dafür sitzt man hoch mit guter Rundumsicht, und auch das Platzangebot geht völlig in Ordnung, speziell vorne. Trotz der hohen Ladekante lässt sich auch der Kofferraum gut nutzen. Das Fach ist zwar nicht sehr hoch, doch unter dem herausnehmbaren Ladeboden findet sich jede Menge weiterer Stauraum für weiche Taschen.

Unser 1.6 TDI kombiniert seinen 115-PS-Dieselmotor mit einem lang übersetzten Sechsganggetriebe. Kann das gut gehen? Schon, solange man keine Ansprüche an Fahrdynamik stellt. Stadtverkehr, über Land gemächlich cruisen, in der

Kolonnen mitschwimmen, alles kein Problem. Drückt man aber im fünften oder sechsten Gang das Pedal durch, passiert genau – nichts. Dabei würde das Fahrwerk gut mehr Leistung vertragen. Selbst schnelle Kurven beeindruckten den T-Roc wenig, und seine direkte Lenkung vermittelt den Fahrspaß, den dieser Motor vermissen lässt. Dafür begnügt er sich auf unserer Normrunde mit 5,3 Litern, weniger als dem WLTP-Wert.

So hinterlässt der T-Roc einen zwiespältigen Eindruck: Speziell der teure 1.6 TDI überzeugt uns nicht wirklich. Man muss schon sehr viele Kilometer herunterreißen, damit sich die 2.200 Euro Aufpreis gegenüber dem 115-PS-Benziner rechnen. Wäre er ein paar Tausend Euro billiger und würde er nicht das Emblem einer Marke im Kühler tragen, die so mit ihrem Qualitätsanspruch hausiert, wäre alles gut. **FA**

VW T-Roc

1.6 TDI Style

Hubraum/Zylinder	1.598 cm³/4
Getriebe/Gänge	S/6
Leistung	85 kW (115 PS)
Drehmoment	250 Nm bei 1.750/min
0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Testverbrauch	5,3–8,6; Ø 6,5 l/D
firmenauto-Normrunde ¹⁾	5,3 l/D
WLTP-Verbrauch/CO ₂	5,5 l/D/147 g
Effizienzklasse	A
Kofferraum/Zuladung	392–1.237 l/495 kg
Preis	21.828 Euro
Betriebskosten ²⁾	53,3/35,6 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp; ¹⁾ 200 km lang
²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate **DEKRA**



Die farbigen Plastikleisten sehen nur auf den ersten Blick gut aus. Im Testwagen wich die Farbe teils von der Außenlackierung ab.

Fotos: Thomas Küppers



Transport-Modell

Viel Platz, Top-Verarbeitung, gutes Image: Kein anderer Business-Kombi ist bei Flottenkunden so beliebt wie die **Mercedes C-Klasse**. Die Kaufberatung nennt alle Kosten und gibt Tipps für die richtige Ausstattung.

von Hanno Boblenz



- 1 Die C-Klasse ist nach dem Passat das meistverkaufte Modell im Flottenmarkt. Besonders der Kombi ist als Firmenwagen sehr beliebt.
- 2 Das Sprachbediensystem MBUX hat die C-Klasse noch nicht, wohl aber digitale Instrumente.
- 3 Die Avantgarde-Version kommt mit Aluleisten an den Fenstern und mit Doppelauspuff.

Schon die zweite Kaufberatung zur aktuellen C-Klasse? Jawohl, denn bei der letzten Modellpflege wurden immerhin 6.500 Teile überarbeitet. In Stuttgart will man eben nichts anbrennen lassen, zumal der 3er-BMW mittlerweile ganz neu durchgestartet ist. Außerdem ist die C-Klasse Daimlers Volumenmodell schlechthin. 62.784 Stück verkaufte Mercedes letztes Jahr in Deutschland und hängt die Premiumkonkurrenten Audi A4 (53.340) und 3er-BMW (34.514) ab. Und es brummt weiter, speziell im Geschäft mit den Firmenkunden. Eben erst orderte der Gebäudeausrüster ROM Technik 180 Kombis für seine Führungskräfte im Außendienst.

Limousine, T-Modell, Cabrio, Coupé, 13 Motorisierungen, Heck- und Allradantrieb: Mercedes bedient mit der C-Klasse praktisch jeden Kunden. Vorausgesetzt, er hat das passende Budget. Denn billig und Mercedes, das ging noch nie zusammen. Die Preise starten bei 27.725 Euro für einen eher spaßbefreiten, 129 PS starken C 160 und reichen bis fast 80.000 Euro fürs potente AMG-Cabriolet C 63 S mit 510 PS.

Optisch änderte die Modellpflege wenig. Neue Stoßfänger vorn und hinten, andere Scheinwerfer und Rückleuchten – das war's. Viel mehr passierte unterm Blech. Neben dem neuen, kleinen 1,6-Liter-Selbstzünder dieselt dort ein Zweilitermotor, der's in sich hat. Schon in der Einstiegsversion als 220 d schickt er stramme 194 PS und 400 Nm an die Hinterräder. Das perfekte Aggregat für den souveränen Geschäftswagen. Finden zumindest die Firmenkunden, von denen sich die meisten den Kombi mit eben diesem Motor entscheiden.

Platzangebot und Verarbeitung der C-Klasse müssen wir nicht weiter loben – beides passt einfach. Man muss aber Geld in die Hand nehmen und viele Pakete im Konfigurator ankreuzen, dann wird aus einem angemessen bepreisten ein zwar teurer, aber auch edler Premiumkombi (Kasten »Ausstattung«). Der 220 d ist durchzugsstark, sparsam – im Test auf unserer firmenauto-Normrunde begnügte >

Die Konkurrenten

Mercedes C-Klasse, Verkaufsstart 02/2014, Facelift 07/2018, Preis ab 27.725 Euro



Audi A4 Avant
Start 10/2015, Facelift 10/2018
Preis ab 33.781 Euro



BMW 3er Touring
Start 09/2012, Facelift 06/2015
Preis ab 29.495 Euro



Volvo V60
Verkaufsstart Juni 2016
Preis ab 31.512 Euro

Varianten und Motoren

13 Motorisierungen bietet Mercedes für die C-Klasse an, alle schaffen bereits Euro 6d-Temp Evap-ISC oder werden derzeit umgestellt. Standardmäßig werden die Hinterräder angetrieben (4matic kostet 2.000 Euro Aufpreis), was das Auto handlich (kleiner Wendekreis) und agil macht. Die Einstiegsdiesel mit nur 1,6 Liter Hubraum tun sich natürlich etwas schwerer, sind aber beispielsweise bei budgetbewussten Taxifahrern beliebt. Sowohl die 122- als auch die 160-PS-Version kommt mit Handschaltung. Besser: 2.100 Euro in die komfortable Neungangautomatik investieren. Allerdings liegen der 160 PS starke 200 d und der 220 d mit 194 PS dann nur noch 2.000 Euro auseinander, weshalb die meisten Firmenwagenfahrer gleich zum Zweiliter-Diesel greifen. Vielfahrer sollten auch den 300 d e in Betracht ziehen. Der einzige Diesel-Plug-in (gibt's auch für die E-Klasse) spart bei häufigem Laden nicht nur kräftig Sprit, sondern fällt auch unter die halbierte Firmenwagensteuer. Während bei den Dieseln bei vier Zylindern Schluss ist, geht's bei den Benzinern bis acht Töpfe. Fürs Flottengeschäft am interessantesten ist jedoch der neue Vierzylinder mit 1,5 Liter Hubraum. Als Mildhybride ist der 184 PS starke C 200 deutlich sparsamer als die anderen Benziner. Trotzdem rechnet auch er sich nur, wenn man relativ wenig fährt. Ansonsten empfehlen wir immer die Dieselmotoren.

Mercedes C 220 d T-Modell

Hubraum/Zylinder 1.950 cm ³ /4	Getriebe/Gänge A/9
Motorleistung 143 kW (194 PS)	Drehmoment 400 Nm bei 1.600/min
0–80/–100/–140 km/h 5,2/7,8/15,4 s ¹⁾	Höchstgeschwindigkeit 233 km/h
60–100 km/h 4,5 s ¹⁾	80–120 km/h 5,9 s ¹⁾
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h 34,1/58,2 m ¹⁾	Wendekreis rechts/links 11,2/11,2 m ¹⁾
WLTP-Verbrauch/CO₂ 5,6 l/D/149 g ²⁾	Leergewicht/Zuladung 1.645/590 kg
firmenauto-Normrunde³⁾ 5,7 l/D ²⁾	Effizienzklasse A
	Testverbrauch 5,7–8,0; Ø 6,9 l/D ²⁾

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ Ausstattung Avantgarde mit Reifen 225/50 R 17; ³⁾ 200 km lang



Limousine

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ⁵⁾	Effizienz
180 d	1.598 cm ³	4	S/6	90 kW (122 PS)	300 Nm bei 1.400/min	10,0 s	207 km/h	4,6 l/D	121 g	455 l	580 kg	29.725 Euro	65,7/42,2 ct/km	A+
200 d	1.598 cm ³	4	S/6	118 kW (160 PS)	360 Nm bei 1.600/min	8,5 s	226 km/h	4,6 l/D	122 g	455 l	580 kg	31.625 Euro	67,8/43,7 ct/km	A+
220 d	1.950 cm ³	4	A/9	143 kW (194 PS)	400 Nm bei 1.600/min	6,9 s	240 km/h	5,1 l/D	135 g	455 l	580 kg	35.855 Euro	72,6/46,8 ct/km	A
300 d	1.950 cm ³	4	A/9	180 kW (245 PS)	500 Nm bei 1.600/min	5,9 s	250 km/h	5,8 l/D	153 g	455 l	580 kg	39.065 Euro	77,3/50,3 ct/km	B
300 d e ²⁾	1.950 cm ³	4	A/9	225 kW (306 PS)	700 Nm bei k. A.	5,6 s	250 km/h	1,2 l/D	33 g	300 l	530 kg	38.265 Euro ³⁾	72,7/45,6 ct/km	A+
160	1.595 cm ³	4	S/6	95 kW (129 PS)	210 Nm bei 1.200/min	9,6 s	216 km/h	6,6 l/S	148 g	455 l	580 kg	27.725 Euro	64,1/43,4 ct/km	B
180	1.595 cm ³	4	S/6	115 kW (156 PS)	250 Nm bei 1.200/min	8,2 s	225 km/h	6,5 l/S	147 g	455 l	580 kg	29.400 Euro	66,2/44,7 ct/km	B
200	1.497 cm ³	4	A/9	135 kW (184 PS) ⁴⁾	280 Nm bei 3.000/min	7,7 s	239 km/h	6,4 l/S	146 g	455 l	580 kg	33.570 Euro	71,3/48,2 ct/km	B
300	1.991 cm ³	4	A/9	190 kW (258 PS) ⁴⁾	370 Nm bei 1.800/min	5,9 s	250 km/h	7,2 l/S	163 g	455 l	580 kg	37.360 Euro	76,9/52,3 ct/km	C
400 4matic	2.996 cm ³	6	A/9	245 kW (333 PS)	480 Nm bei 1.600/min	4,9 s	250 km/h	8,5 l/S	194 g	455 l	580 kg	45.540 Euro	91,8/62,1 ct/km	D
AMG 43 4matic	2.996 cm ³	6	A/9	287 kW (390 PS)	520 Nm bei 2.500/min	4,7 s	250 km/h	9,6 l/S	218 g	455 l	520 kg	52.325 Euro	100,7/68,4 ct/km	F
AMG 63 4matic	3.982 cm ³	8	A/9	350 kW (476 PS)	650 Nm bei 1.750/min	4,1 s	250 km/h	10,9 l/SP	246 g	435 l	430 kg	65.550 Euro	125,7/84,1 ct/km	F
AMG 63 S 4matic	3.982 cm ³	8	A/9	375 kW (510 PS)	700 Nm bei 2.000/min	4,0 s	250 km/h	10,9 l/SP	247 g	435 l	425 kg	72.900 Euro	133,9/89,7 ct/km	F

Kombi

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ⁵⁾	Effizienz
180 d	1.598 cm ³	4	S/6	90 kW (122 PS)	300 Nm bei 1.400/min	10,2 s	201 km/h	4,8 l/D	126 g	460–1.480 l	590 kg	31.125 Euro	65,7/43,3 ct/km	A+
200 d	1.598 cm ³	4	S/6	118 kW (160 PS)	360 Nm bei 1.600/min	8,7 s	220 km/h	5,0 l/D	131 g	460–1.480 l	590 kg	33.025 Euro	68,1/44,9 ct/km	A+
220 d	1.950 cm ³	4	A/9	143 kW (194 PS)	400 Nm bei 1.600/min	7,0 s	233 km/h	5,5 l/D	144 g	460–1.480 l	590 kg	37.255 Euro	73,3/48,5 ct/km	A
300 d	1.950 cm ³	4	A/9	180 kW (245 PS)	500 Nm bei 1.600/min	6,0 s	250 km/h	6,0 l/D	158 g	460–1.480 l	590 kg	40.465 Euro	78,0/52,0 ct/km	B
300 d e ²⁾	1.950 cm ³	4	A/9	225 kW (306 PS)	700 Nm bei k. A.	5,7 s	250 km/h	1,3 l/D	34 g	315–1.335 l	525 kg	39.665 Euro ³⁾	71,8/45,4 ct/km	A+
160	1.595 cm ³	4	S/9	95 kW (129 PS)	210 Nm bei 1.200/min	9,9 s	210 km/h	6,8 l/S	153 g	460–1.480 l	590 kg	29.125 Euro	64,4/43,6 ct/km	B
180	1.595 cm ³	4	S/6	115 kW (156 PS)	250 Nm bei 1.200/min	8,4 s	223 km/h	6,7 l/S	152 g	460–1.480 l	590 kg	33.025 Euro	68,9/46,5 ct/km	B
200	1.497 cm ³	4	A/9	135 kW (184 PS) ⁴⁾	280 Nm bei 3.000/min	7,9 s	235 km/h	7,4 l/S	167 g	460–1.480 l	590 kg	35.255 Euro	72,6/48,9 ct/km	B
300	1.991 cm ³	4	A/9	190 kW (258 PS) ⁴⁾	370 Nm bei 1.800/min	5,7 s	250 km/h	7,6 l/S	172 g	460–1.480 l	590 kg	38.760 Euro	78,7/53,4 ct/km	C
400 4matic	2.996 cm ³	6	A/9	245 kW (333 PS)	480 Nm bei 1.600/min	4,9 s	250 km/h	8,5 l/S	194 g	460–1.480 l	590 kg	46.940 Euro	89,6/62,0 ct/km	D
AMG 43 4matic	2.996 cm ³	6	A/9	287 kW (390 PS)	520 Nm bei 2.500/min	4,7 s	250 km/h	9,6 l/S	218 g	460–1.480 l	560 kg	53.725 Euro	97,8/67,9 ct/km	F
AMG 63 4matic	3.982 cm ³	8	A/9	350 kW (476 PS)	650 Nm bei 1.750/min	4,2 s	250 km/h	11,1 l/SP	251 g	460–1.480 l	425 kg	66.950 Euro	128,3/85,5 ct/km	F
AMG 63 S 4matic	3.982 cm ³	8	A/9	375 kW (510 PS)	700 Nm bei 2.000/min	4,1 s	250 km/h	11,1 l/SP	252 g	460–1.480 l	415 kg	74.300 Euro	136,4/91,1 ct/km	F

Herstellerangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp Evap-ISC; ¹⁾ WLTP; ²⁾ Plug-in Hybride; ³⁾ 3.000 Euro Umweltbonus bereits abgezogen; ⁴⁾ plus 10 kW/14 PS (Mildhybride)

⁵⁾ Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. **DEKRA**



- 1** Der mit Teppich ausgelegte Kofferraum ist gut zugänglich und geräumig. Die Heckklappe schwingt allerdings nicht weit genug auf. Große Menschen können nicht aufrecht darunter stehen.
- 2** Hinten hat man viel Platz. Das zweifarbige Designo-Lederpaket kostet 2.950 Euro. Die weißen Polster sind aber recht empfindlich und verschmutzen leicht.
- 3** Über eine Taste im Kofferraum lässt sich die Rücklehne umklappen.

sich der Kombi mit 5,7 Litern –, und er ist laut ADAC-Messungen nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße wirklich sauber. Wie alle Aggregate der C-Klasse schafft der Zweilitermotor bereits die ab Herbst vorgeschriebene Abgasnorm Euro 6d-Temp Evap-ISC.

Er dient auch als Basis für den derzeit einzigen Diesel-Plug-in Hybriden. Der C 300 d e kombiniert

seinen 194-PS-Selbstzünder mit einem 122 PS starken E-Motor sowie einer 13,5 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie. Nach WLTP schafft er 45 Kilometer rein elektrisch, bevor der Verbrenner übernimmt. Ideal also für Vielfahrer, die lokal emissionsfrei und auf langer Strecke sparsam unterwegs sein wollen. Nach Abzug des Umweltbonus kostet der Plug-in-Diesel sogar 800 Euro weniger als der 245 PS starke 300 d. Und sein Fahrer muss nur 50 Prozent des Preises versteuern.

Bei den Benzinern C 200 und C 300 setzt Mercedes dagegen auf die 48-Volt-Technik. Dabei unterstützt ein Startergenerator den Verbrenner beim Beschleunigen. Bis zu 14 PS helfen auch, das Turboloch zu überbrücken und sanfter anzufahren. Wichtiger als der Schub beim Gasgeben ist aber die Möglichkeit, zu segeln und so Sprit zu sparen. Wer im Eco-Modus vorausschauend fährt, kann so kilometerweit mit abgeschaltetem Motor rollen. Lenkung, Klimaanlage und andere Verbraucher werden vom Generator mit Strom versorgt, den er beim Bremsen gewinnt.

Mit dem Facelift bekam die C-Klasse ein digitales, 12,3 Zoll großes Instrumentendisplay. Der Fahrer kann sich Tacho und Drehzahlmesser in drei unterschiedlichen Stilen anzeigen und weitere Infos einspielen lassen. Dazu gibt es einen wahlweise 7 oder 10,25 Zoll großen Multimediabildschirm oben auf der Mittelkonsole. Außerdem bekam auch dieser Mercedes die praktischen Mini-Touchpads am Lenkrad: das linke für die Infos im Instrumentendisplay, das rechte für alles, was der Zentralbildschirm anzeigen soll. Das Ganze klappt intuitiv und selbsterklärend. Nur auf das lernfähige Sprachbediensystem MBUX müssen die Käufer der C-Klasse noch warten, das bekommt erst die nächste Generation. [fa](#) >

Multimedia und Cockpit

Serienmäßig kommt die C-Klasse mit dem onlinefähigen Multimedia-System samt Radio, Sprachbedienung und USB 2.0. Die Bluetooth-Schnittstelle erlaubt, zwei Mobiltelefone parallel zu nutzen. Navigation samt Onlineverkehrsinfos oder Spritpreisen kostet 1.690 Euro (SD-Karte) beziehungsweise 2.450 Euro (Comand online samt Touchpad mit Controller und Verkehrszeichenerkennung). Beide Navis kommen mit 10,25 Zoll großem Bildschirm in der Mittelkonsole. Wir empfehlen, wegen der besseren Übersichtlichkeit zusätzlich das digitale Cockpit mit dem großen Bildschirm für Tacho, Drehzahlmesser sowie Navikarte zu bestellen (750 Euro). Dann kann man sich das Head-up-Display sparen (990 Euro). Käufer sollten sich im Mercedes-me-Portal registrieren, um Onlinefunktionen wie den Concierge-Dienst nutzen zu können. Positiv: Läuft Apple Carplay, kann man trotzdem über das Bordsystem navigieren.



Ausstattung

Klimaautomatik, elektrische Sitzverstellung, Keyless-Go, Radio: Man kann nicht behaupten, eine C-Klasse sei mager ausgestattet. Doch alles, was außer der Reihe tanzt, kostet extra. Die Krux dabei: Viele Ausstattungen, die es früher einzeln gab, fasst Mercedes nun in Paketen zusammen. Die Sitzheizung beispielsweise gibt es nur noch mit Komfortsitzen ab 525 Euro. Auch die Assistenten sind in drei zwischen 1.230 und 2.550 Euro teuren Paketen gebündelt. Selbst die Rückfahrkamera wird nur zusammen mit dem Parkassistenten für 1.030 Euro angeboten. Diese Verkaufspolitik verteuert selbst Kleinigkeiten

wie Apple Carplay/Android Auto, da man die Smartphone-Einbindung nur in Verbindung mit dem großen Bildschirm für 840 Euro bekommt. Für den Einsatz als Firmenwagen empfehlen wir das 2.450 Euro teure High-End-Infotainment-Paket mit Comand-Navigation und Live-Verkehrsinfos. Dazu das mittlere Assistenzpaket (1.830 Euro) samt Spurhalter, Abstandstempomat und elektrisch klappbaren Spiegeln. Wir bezweifeln, dass man die teilautonomen Fahrfunktionen des 2.550 Euro teuren High-End-Pakets wirklich benötigt. Zwar übernimmt der Tempomat dann auch Tempolimits, allerdings ohne dass der Fahrer

eine Geschwindigkeitstoleranz eingeben kann. Auch der aktive Lenkassistent ist für viele Fahrer eher gewöhnungsbedürftig. Und wer nimmt beim Spurwechsel die Hände vom Steuer, um es dem Auto zu überlassen? Außerdem sind etliche Funktionen des teuersten Assistenzpakets wiederum nur mit anderen teuren Paketen erhältlich. Von den einzeln bestellbaren Optionen empfehlen wir die adaptiven LED-Scheinwerfer, die sich automatisch auf die Verkehrssituation einstellen (1.650 Euro), den auf 66 Liter vergrößerten Tank (50 Euro), DAB-Radio (250 Euro) sowie die toll klingende Soundanlage von Burmester (850 Euro). Wer

sich für einen der Basismotoren entscheidet, sollte sich die komfortable Automatik mit fünf Fahrprogrammen gönnen (2.100 Euro) – und öfter in den Eco-Modus schalten. Dann rollt der Wagen lange Strecken im Leerlauf, sobald der Fahrer vom Gas geht. Wie immer bietet Mercedes diverse Ausstattungslinien an, die sich hauptsächlich optisch unterscheiden. Avantgarde (1.950 Euro) ist eher sportlich orientiert, Exclusive (2.350 Euro) etwas gediegener ausgelegt. Zusätzlich hat Mercedes eine extrovertierte AMG-Ausstattung mit 18-Zoll-Rädern und vielen Alu-Dekors im Programm (3.450 Euro).

Preise C 220 d T-Modell

Basis	37.225 Euro
Avantgarde	39.175 Euro
Exclusive	39.575 Euro
AMG	40.675 Euro

- 1 Die Taste mit dem Lenkrad aktiviert die Hilfen fürs teilautonome Fahren, beispielsweise den automatischen Spurwechsel.
- 2 Die für hinten separat einstellbare Dreizonen-Klimaautomatik kostet 590 Euro.
- 3 Für 1.420 Euro gibt's das Panoramaschiebedach.
- 4 Die bequemen Sitze dürften etwas mehr Seitenhalt bieten.
- 5 Für 280 Euro extra leuchtet das Ambientlicht den Innenraum in 64 Farbtönen aus.
- 6 Die komplett elektrisch verstellbaren Sitze kosten 1.625 Euro.
- 7 Tempomatsteuerung über Tasten am Lenkrad. Darüber das Touchpad fürs Cockpitdesign.
- 8 Die spritzwassergeschützte Rückfahrkamera liefert ein sehr klares Bild nach hinten.



Betriebskosten

Mercedes C-Klasse T-Modell

C 220 d



Antrieb 1.950 cm³; 4 Zylinder; Neungangautomatik, Heckantrieb
Leistung 194 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,0 s; Vmax: 233 km/h
WLTP-Verbrauch 5,5 l D; 144 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.808/1.810/1.457 mm
Kofferraum 460–1.480 l; Zuladung: 590 kg

Grundpreis 37.255 Euro
Teuerung 5.933/3.454
Gebundenes Kapital 27.693/27.879

Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.326/2.342
Abschreibung	5.167/7.853
Steuer	288
Haftpflicht (HP 17, R7) ¹⁾	845
Vollkasko (VK 24/TK 24, R4) ¹⁾	1.193
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	10.392/13.094
Festkosten in ct/km	52,0/32,7

Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,5
Reifen	2,1
Wartung und Reparatur	12,7/7,2
Summe variable Kosten	21,3/15,8
Gesamtkosten²⁾	73,3/48,5 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp EVAP-ISC

Audi A4 Avant

40 TDI



Antrieb 1.968 cm³; 4 Zylinder; Siebengang-Doppelkupplung, Frontantr.
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,9 s; Vmax: 231 km/h
WLTP-Verbrauch 5,4 l D; 142 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.725/1.842/1.434 mm
Kofferraum 505–1.510 l; Zuladung: 555 kg

Grundpreis 36.975 Euro
Teuerung 5.889/3.428
Gebundenes Kapital 27.517/27.830

Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.311/2.338
Abschreibung	5.049/7.583
Steuer	284
Haftpflicht (HP 13, R7) ¹⁾	677
Vollkasko (VK 24/TK 22, R4) ¹⁾	1.193
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	10.087/12.648
Festkosten in ct/km	50,4/31,6

Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,3
Reifen	3,0
Wartung und Reparatur	12,7/7,2
Summe variable Kosten	22,0/16,5
Gesamtkosten²⁾	72,4/48,1 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp

BMW 3er Touring

320d Steptronic



Antrieb 1.995 cm³; 4 Zylinder; Achtgangautomatik, Heckantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,5 s; Vmax: 226 km/h
WLTP-Verbrauch 5,7 l D; 150 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.633/1.811/1.416 mm
Kofferraum 495–1.500 l; Zuladung: 520 kg

Grundpreis 37.227 Euro
Teuerung 5.929/3.451
Gebundenes Kapital 28.246/28.565

Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.373/2.399
Abschreibung	4.946/7.391
Steuer	300
Haftpflicht (HP 18, R7) ¹⁾	890
Vollkasko (VK 27/TK 25, R4) ¹⁾	1.589
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	10.670/13.142
Festkosten in ct/km	53,3/32,9

Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,6
Reifen	2,1
Wartung und Reparatur	12,8/7,2
Summe variable Kosten	21,5/15,9
Gesamtkosten²⁾	74,8/48,8 ct/km

Motor erfüllt Euro 6

Volvo V60

D4 Automatik



Antrieb 1.969 cm³; 4 Zylinder; Achtgangautomatik, Frontantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,9 s; Vmax: 220 km/h
WLTP-Verbrauch 5,4 l D; 141 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.761/1.850/1.427 mm
Kofferraum 529–1.441 l; Zuladung: 416 kg

Grundpreis 36.050 Euro
Teuerung 7.741/3.342
Gebundenes Kapital 26.504/27.003

Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.226/2.268
Abschreibung	5.111/7.578
Steuer	282
Haftpflicht (HP 13, R7) ¹⁾	677
Vollkasko (VK 20/TK 24, R4) ¹⁾	906
Unterstellung/Garage	573
Festkosten pro Jahr	9.776/12.284
Festkosten in ct/km	48,9/30,7

Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	7,0
Reifen	2,1
Wartung und Reparatur	13,0/7,3
Summe variable Kosten	22,1/16,4
Gesamtkosten²⁾	71,0/47,1 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp

Herstellereangaben; ¹⁾ Versicherung (70 Prozent) mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB

²⁾ Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. **DEKRA**

Restwertprognosen

Mercedes brachte die C-Klasse 2018 zwar noch mal auf den neuesten technischen Stand. Doch das Ende des Modells ist in Sicht. Das wirkt sich natürlich auch auf die Restwertprognosen aus, die deshalb etwas schlechter ausfallen als beispielsweise für den noch ganz neuen BMW 3er.

Modell	Preis inkl. Ausstattung ¹⁾	Wertverlust bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung		Wertverlust bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung	
		Wertverlust %	Restwert	Wertverlust %	Restwert
Mercedes C 220 d T-Modell	44.706	72,7 %	32.500	70,0 %	31.300
Audi A4 Avant 40 TDI	44.370	71,9 %	31.900	69,4 %	30.800
BMW 320d Touring Steptronic	44.672	70,8 %	31.650	69,1 %	30.850
Volvo V60 D4 Automatik	45.680	72,0 %	32.900	68,5 %	31.300

¹⁾ Händlereinkaufswerte in Euro

SCHWACKE

Wartungs- und Verschleißkosten

Leider kann Tec Alliance keine Wartungs- und Verschleißwerte liefern, weshalb der direkte Vergleich nicht möglich ist. Von den drei Konkurrenten hält sich Volvo bei den Werkstattkosten wie häufig am meisten zurück.

Modell	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung			Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung		
	Wartung	Verschleiß	Summe	Wartung	Verschleiß	Summe
Mercedes C 220 d T-Modell	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾
Audi A4 Avant 40 TDI	1.401	2.184	3.585	1.928	1.734	3.662
BMW 320d Touring Steptronic	1.002	2.382	3.384	1.368	1.898	3.266
Volvo V60 D4 Automatik	1.555	1.901	3.456	1.321	1.409	2.730

Angaben in Euro; ¹⁾ Daten liegen nicht vor

TecAlliance

Kostenvergleich Kleine SUV

Betriebskosten, Restwert, Wartungsaufwand: Der **Kostenvergleich** nimmt in jedem Heft ein anderes Segment unter die Lupe und nennt die Kosten für die meistverkauften Firmenwagen.

von Hanno Boblenz



Kennt man ja von VW: erst spät kommen, dann alles abräumen. Der T-Roc ist noch keine zwei Jahre auf dem Markt und schon das meistverkaufte kleine SUV.



Schickes Design, günstige Preise: Der Renault Captur kommt seit Jahren super an bei Firmenkunden, muss sich nun aber dem VW T-Roc geschlagen geben.

Die meistverkauften Firmenwagen unter den kleinen SUV (bis 4,30 m)

	Modell	Motorisierung	Marktanteil ¹⁾
1	↑ VW T-Roc	1.5 TSI	20,5%
2	↓ Renault Captur	Tce 90	15,7%
3	↑ Seat Arona	1.0 TSI	9,7%
4	↓ Audi Q2	35 TFSI	8,2%
5	⇒ Mini Countryman	One	6,2%
6	↑ Ford Ecosport	1.0 Ecoboost	5,2%
7	↓ Peugeot 2008	Puretech 110	4,5%
8	↑ Hyundai Kona	Elektro 150 kW	4,4%
9	↓ Mazda CX-3	Skyactiv-G 121	4,1%
9	↓ Opel Mokka X	1.4 Turbo	4,1%


Zeitraum: November 2018 bis April 2019; ¹⁾ Marktanteil der Modellreihe DATAFORCE
 ↑ verbessert ↓ verschlechtert ⇒ gleich



Der Seat Arona fährt auf Platz 3 der beliebtesten kleinen SUV vor.

Eine Premiere: Erstmals schafft es ein rein elektrischer SUV, sich unter den zehn meistverkauften Firmenwagen seiner Klasse zu platzieren. 450 Kilometer Reichweite und ein attraktiver Preis machen den Hyundai Kona Elektro auch für Firmenkunden interessant.

Kaufen Unternehmen überhaupt noch Diesel in dieser Fahrzeugklasse? Schon, aber immer seltener. Unter den meistverkauften kleinen SUV dominieren längst sparsame Benziner als Antrieb der Wahl im Firmenwagen.

Wohl auch, weil die hochbeinigen Minis eher als User-Chooser-Fahrzeuge und im Poolbetrieb als auf Langstrecken eingesetzt werden. Das gilt selbst für die Modelle des Marktführers. Beim VW T-Roc treibt nicht mehr ein TDI, sondern der 1.5 TSI die meisten geschäftlich zugelassenen Modelle an. Wen wundert's? Kleine SUV mit einem sparsamen Benziner unter der Haube verbrauchen selbst nach der neuen WLTP-Norm weniger als 5,0 Liter und bleiben unter 130 g CO₂. 

Wartungs- und Verschleißkosten

Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung				Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung			
	Wartung	Verschleiß	Summe		Wartung	Verschleiß	Summe
1 Renault Captur TcE 90	1.124	978	2.102	1 Renault Captur TcE 90	1.151	836	1.987
1 Mazda CX-3 Skyactiv-G 121	874	1.228	2.102	2 Peugeot 2008 Puretech 110	929	1.211	2.140
2 Ford Ecosport 1.0 EcoBoost	1.171	949	2.120	3 Seat Arona 1.0 TSI	1.217	989	2.206
3 Seat Arona 1.0 TSI	980	1.230	2.210	4 Opel Mokka X 1.4 Turbo	1.065	1.192	2.257
4 Peugeot 2008 Puretech 110	1.128	1.494	2.622	5 Ford Ecosport 1.0 EcoBoost	1.418	862	2.280
5 Opel Mokka X 1.4 Turbo	1.270	1.402	2.672	6 Mazda CX-3 Skyactiv-G 121	1.288	1.019	2.307
6 Mini Countryman One	954	1.748	2.702	7 Mini Countryman One	1.260	1.343	2.603
7 Audi Q2 35 TFSI	1.142	1.577	2.719	8 Audi Q2 35 TFSI	1.458	1.208	2.666
8 VW T-Roc 1.5 TSI ACT	1.121	1.689	2.810	9 VW T-Roc 1.5 TSI ACT	1.315	1.774	3.089
9 Hyundai Kona Elektro 150 kW	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	10 Hyundai Kona Elektro 150 kW	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾

Angaben in Euro. ¹⁾ Keine Daten verfügbar

 TecAlliance

Wertverlust


	Preis inkl. Ausstattung	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung	Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung
1 Mazda CX-3 Skyactiv-G 121	15.580	60 % 9.300	60 % 9.400
2 Audi Q2 35 TFSI	28.765	62 % 17.850	61 % 17.400
3 Mini Countryman One	27.941	65 % 18.100	63 % 17.750
4 Seat Arona 1.0 TSI	20.849	66 % 13.850	67 % 13.950
5 Opel Mokka X 1.4 Turbo	24.693	66 % 16.200	65 % 15.950
6 VW T-Roc 1.5 TSI ACT	24.546	67 % 16.450	67 % 16.350
7 Renault Captur TcE 90	16.109	68 % 11.000	67 % 10.850
8 Ford Ecosport 1.0 EcoBoost	21.731	68 % 14.850	68 % 14.900
9 Hyundai Kona Elektro 150 kW	32.773	68 % 22.250	69 % 22.600
10 Peugeot 2008 Puretech 110	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾	k. A. ¹⁾

Angaben in Euro. ¹⁾ Keine Daten verfügbar

 SCHWACKE

Betriebskosten

	Hubraum	Zylinder	Leistung	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Preis	Betriebskosten
1 Renault Captur TcE 90	898 cm ³	3	66 kW/90 PS	6,2 l S/100 km	139 g	13.689 Euro	45,5/31,2 ct/km
2 Seat Arona 1.0 TSI	999 cm ³	3	85 kW/115 PS	5,7 l S/100 km	129 g	16.487 Euro	47,6/32,5 ct/km
3 Peugeot 2008 Puretech 110	1.199 cm ³	3	81 kW/110 PS	6,3 l S/100 km	142 g	17.311 Euro	49,1/33,5 ct/km
4 Ford Ecosport 1.0 EcoBoost	998 cm ³	3	92 kW/125 PS	6,4 l S/100 km	144 g	16.672 Euro	50,2/33,4 ct/km
5 Mazda CX-3 Skyactiv-G 121	1.998 cm ³	4	89 kW/121 PS	6,6 l S/100 km	149 g	15.118 Euro	51,2/33,9 ct/km
6 Hyundai Kona Elektro 150 kW	–	–	150 kW/204 PS	14,3 kWh/100 km	0 g	28.773 Euro ²⁾	53,9/34,9 ct/km ³⁾
7 Mini Countryman One	1.499 cm ³	3	75 kW/102 PS	6,8 l S/100 km	155 g	21.471 Euro	54,0/36,8 ct/km
8 Opel Mokka X 1.4 Turbo	1.364 cm ³	4	103 kW/140 PS	7,2 l S/100 km	163 g	19.832 Euro	54,3/37,5 ct/km
9 Audi Q2 35 TFSI	1.498 cm ³	4	110 kW/150 PS	6,6 l S/100 km	150 g	22.143 Euro	54,4/36,6 ct/km
10 VW T-Roc 1.5 TSI ACT	1.498 cm ³	4	110 kW/150 PS	6,6 l S/100 km	150 g	21.828 Euro	56,2/38,3 ct/km

Grün: mindestens Euro 6d-Temp. ¹⁾ WLTP, ²⁾ 4.000 Euro Umweltprämie abgezogen, ³⁾ 10.000/20.000 km/Jahr Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung.  DEKRA

Die sparsamsten Diesel

-  **110 g CO₂**
4,2 l D/100 km
Peugeot 2008 Blue HDi 100; 102 PS; 18.529 Euro
-  **118 g CO₂**
4,5 l D/100 km
Citroën C3 Aircross Blue HDi 100; 102 PS; 16.840 Euro
-  **123 g CO₂**
4,7 l D/100 km
Opel Crossland X 1.5 Diesel; 102 PS; 18.504 Euro
-  **127 g CO₂**
4,8 l D/100 km
Citroën C4 Cactus Blue HDi 100; 102 PS; 17.639 Euro
-  **129 g CO₂**
4,9 l D/100 km
Mini One D Countryman; 116 PS; 23.992 Euro

Die sparsamsten Benziner

-  **40 g CO₂**
1,8 l S/100 km
Mini Cooper S E Countryman; 224 PS; 31.597 Euro
-  **106 g CO₂**
3,8 kg CNG/100 km
Seat Arona 1.0 TGI; 90 PS; 16.655 Euro
-  **123 g CO₂¹⁾**
5,4 l S/100 km¹⁾
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid; 90 PS; 14.487 Euro
-  **123 g CO₂**
5,4 l S/100 km
DS3 Crossback Puretech 100; 100 PS; 19.739 Euro
-  **124 g CO₂**
5,5 l S/100 km
Citroën C3 Aircross Puretech 110; 110 PS; 14.866 Euro

Alle Werte nach WLTP.
¹⁾ Kein WLTP-Wert verfügbar, deshalb NEFZ + 25 %



E-Paper

Lesen Sie die aktuelle Ausgabe bereits vor dem Druck.



www.firmenauto.de/epaper

firmenauto.de

Ihre Quelle für aktuelle Informationen rund um Geschäftswagen, Flottenmanagement und Finanzen.



Newsletter

Nichts verpassen: Der Newsletter informiert wöchentlich über den Flottenmarkt und bringt Ihnen spannende Artikel exklusiv vor Erscheinen der Hefte.



www.firmenauto.de/newsletter

Who is Who Pkw-Flottenmarkt

Das große Nachschlagewerk für die Fuhrparkbranche. Alle Adressen und Kontakte der wichtigsten Fahrzeug- und Zubehöranbieter sowie Dienstleistern - von Auto bis Zulassungsservice.



Als Printversion (die nächste Ausgabe 2019 erscheint als Beilage in firmenauto Heft 12/2019) oder digital als PDF.

Download unter www.firmenauto.de/wiwpdf

Veranstaltungen

Die Prämierungsfeier firmenauto des Jahres und die firmenauto test drives sind Veranstaltungen für Flottenprofis mit wertvollen Inhalten, Gelegenheit zum Austausch und testen von Fahrzeugen.



Die nächsten firmenauto test drives finden statt am 15. Oktober 2019 in Siegen
18. Oktober 2019 in Schwäbisch Hall

Melden Sie sich kostenlos an:
www.firmenauto.de/testdrive2019

Impressum

firmenauto –
Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

Redaktion firmenauto/
www.firmenauto.de
Hanno Boblenz (Chefredakteur),
Immanuel Schneeberger,
Juliane Dünker/Sumita Brumbach (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Markus Bauer, Guido Borck, Thiemo Fleck,
Wolf-Henning Hammer (Kanzlei Voigt),
Thilo Jörke (Dekra), Peter Ilg, Uwe Schmidt-
Kasperek, Susanne Löw, Axel Schäfer
(Fuhrparkverband), Anja Schreiber

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

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
Internet: Thorsten Gutman (Leitung);
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Sekretariat, Leserservice:
Uta Sichel Tel.: 07 11/7 84 98-31

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

Geschäftsführer: Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31
Fax: 07 11/7 84 98-88
Internet: www.firmenauto.de
E-Mail: firmenauto@etm.de

Anzeigen: Thomas Beck
Tel.: 07 11/7 84 98-98
Fax: 07 11/7 84 98-29
Anzeigenverwaltung:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Anzeigenabteilung firmenauto
Nicole Polta
Postfach, 70162 Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Tel.: 07 11/1 82-13 87
Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.)
Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
E-Mail: vertrieb@etm.de
Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168
34121 Kassel
Printed in Germany

Erscheinungsweise: jährlich 11 Hefte,
Einzelheft 4,00 Euro, Bezugspreis für
Deutschland jährlich 44,00 Euro. Studenten
bezahlen gegen Vorlage einer Immatrikula-
tionsbescheinigung 26,40 Euro im Inland.
Bezugspreis für die Schweiz jährlich 85,80
sfr, Bezugspreis für Österreich jährlich
49,50 Euro, übrige Auslandspreise auf
Anfrage.
Die Mitglieder von Dekra erhalten
firmenauto im Rahmen ihrer Mitglied-
schaft als Beilage in trans aktuell. Höhere
Gewalt entbindet den Verlag von der
Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können
nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte
vorbehalten, © by ETM Verlags- und
Veranstaltungs-GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder Zeichnungen übernimmt der
Verlag keine Haftung. Alle Preise im Heft
ohne Mehrwertsteuer außer bei Büchern,
Software und Gebühren.

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

Anzeigenpreisliste Nr. 25,
2019
Gerichtsstand Stuttgart



Exklusives **Fahrevent** für **Fuhrparkleiter**

firmenauto
test drive 2019

+ **Workshops**

WLTP und kein Ende –
alles zu Euro 6d-Evap

Der passende **Antrieb**
für jeden Einsatz



Wählen Sie aus zwei Terminen

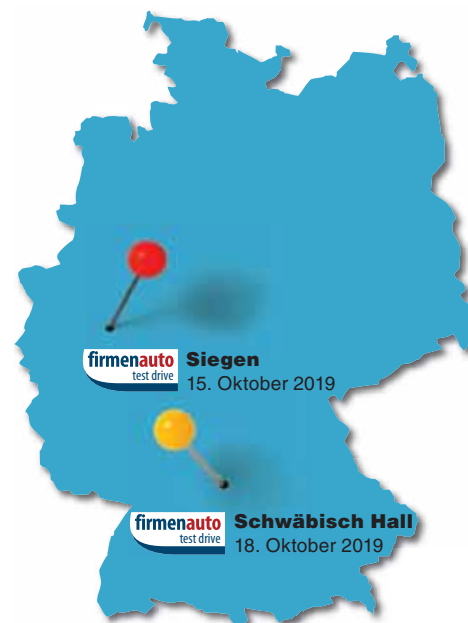
15. Oktober 2019 in Siegen

18. Oktober 2019 in Schwäbisch Hall

Weitere Infos und Anmeldung:

www.firmenauto.de/testdrive2019

Melden Sie sich jetzt an und sichern Sie sich
Ihre **kostenlose Teilnahme!**



TIPP: Kombinieren Sie den firmenauto test drive mit dem **Signal Flottentag** am **17. Oktober 2019**
in **Schwäbisch Hall**. Informationen und Anmeldung: www.flottenbeschrifter.de/flottentag

Mehr als eine Ladestation: Schaltzentrale⁺

Jetzt Angebot anfordern:
webasto-eflotte.de



⁺Intelligente Steuerung Ihrer E-Flotte mit der neuen Webasto Live

- Komplette Kontrolle über Ihre E-Flotte mittels Webasto Portal+
- Anforderungsoptimiertes Laden mit dynamischem Lastmanagement
- Zukunftssicher dank Plug & Charge und 4G-Modem
- Kompatibel mit allen wichtigen Backend-Systemen über OCPP 1.6
- Professioneller Full Service in allen Projektphasen

webasto-eflotte.de

Webasto
Feel the Drive