



MEHR IM NETZ



EIN INTERVIEW MIT
DEM TRANSPORT-
UNTERNEHMER
GEORG DETTENDORFER
ZU DEN FAHRVERBOTEN

eurotransport.de/dettendorfer

Keine schnelle Lösung

Weitere Fahrverbote über den Brenner – die Nerven liegen blank

Tirol will die Transit-Bedingungen über den Brenner mit zusätzlichen Fahrverboten weiter verschärfen, um die stetig steigende Flut an Pkw und Lkw einzudämmen. Das empört deutsche Straßentransportverbände, die sich bereits durch die Blockabfertigung diskriminiert und den freien Warenverkehr in Gefahr sehen. Die EU-Kommission soll einschreiten, fordern sie. Aber in Brüssel setzt man auf Gespräche „im Geiste guter Nachbarschaft“.

Das Konzept scheint aufzugehen, denn nach Informationen aus Tirol hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) für den 25. Juli den Tiroler Landeshauptmann Günther Platter und Österreichs Verkehrsminister Andreas Reichhardt nach Berlin eingeladen. Die derzeitigen Positionen könnten gegensätzlicher nicht sein: Platter betont, dass Fahrverbote und die Blockabfertigung von Lkw europarechtlich gedeckt seien und setzt sich für eine Korridor-maut ein, die Scheuer, genau wie alle anderen Tiroler Maßnahmen, kategorisch ablehnt.

Nach einem Gespräch der vom Verkehrschaos Betroffenen aus Deutschland, Österreich und Italien bei der EU-Kommission in Brüssel gab es weitere Unstimmig-

keiten. Scheuer sprach von einem erneuten „Foul aus Österreich vom Tiroler Landeshauptmann Platter“, gebraucht würden keine Blockaden und Verbote, sondern innovative Lösungen. Deshalb will Scheuer unter anderem über eine „Elektrifizierung der Straße für den gesamten Brenner-Korridor“ nachdenken. Außerdem gebe es einen fertigen „Aktionsplan Brenner“, sagte er.

Bevölkerung schützen

Landeshauptmann Platter betont die große Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und will beim Verkehr auf der Bremse bleiben. „Wenn der bayerische Löwe brüllt, beeindruckt das den Tiroler Adler nicht“, sagte er laut Medien. Für Transportunternehmer Georg Dettendorfer aus dem bayerischen Inntal löst der verbale Schlagabtausch die Probleme nicht. Er will, dass man sich zusammensetzt, um mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern. „Die Bahn ist nicht so klimaschädlich wie der Lkw, aber sie muss erst einmal zur Verfügung stehen“, sagt er.

Eine kurzfristige Lösung gibt es laut Dettendorfer nicht. „Man

kann nicht einfach den Schalter umlegen, und dann verschwinden 800.000 Transit-Lkw.“ Um eine Rollende Landstraße zwischen Regensburg und Trento ans Laufen zu bekommen, werde mindestens ein Jahr gebraucht, die Aktivierung von Terminals und die Ertüchtigung der Strecken dauere insgesamt bis zu fünf Jahre. „Dann aber könnten etwa 500.000 bis 600.000 Lkw von der Straße auf die Schiene verlagert werden“, schätzt er. Dafür benötige man aber staatliche Subventionen.

Im Inntal beidseits der Grenzen liegen die Nerven blank, denn der viele Verkehr ist allen zu viel. In Bayern beschwert man sich über Staus, die durch die Blockabfertigung entstehen, für Tirol sind das „Notwehrmaßnahmen“, die überhaupt erst einen Verkehrsfluss garantieren. In Tirol wiederum stoßen die deutschen Grenzkontrollen zur Verhinderung illegaler Einwanderung auf komplettes Unverständnis. Auch sie verursachen kilometerlange Schlangen und ließen sich auch nach Ansicht der Polizei problemlos durch Schleierfahndungen im Hinterland ersetzen. Stattdessen überlegt Bayern, eigens hierfür eine dritte Fahrspur einzurichten.

„Wenn Deutschland das ändern würde, wäre Tirol sicherlich

gesprächsbereiter“, meint Dettendorfer. Er kann sich zudem gut vorstellen, dass die Maßnahmen der Nachbarn auch etwas mit dem Brenner-Basistunnel zu tun haben. Während Österreich eifrig baut und buddelt, kommt in Deutschland die Planung der Zulaufstrecken weiterhin nur im Schnecken-tempo voran. Die Verzögerungen gehen auf das Konto von Bürgern, die auf Umwelt- und Gesundheitsschutz pochen. In diesem Punkt ticken Bayern und Tiroler augenscheinlich gleich.

Die EU-Kommission will derzeit kein Machtwort sprechen. Ein Sprecher sagte: „Der Straßenverkehr entlang des Brenner-Korridors ist eine regionale Herausforderung, die von den Mitgliedstaaten in der Region gemeinsam bewältigt werden muss.“ Ab September soll es nun drei Arbeitsgruppen geben, die sich mit der Koordinierung von Mautgebühren, der Verbesserung der Bahn sowie der Förderung alternativer Kraftstoffe befassen. Aus Berlin heißt es, Deutschland bereite weiterhin eine Klage gegen Österreich vor - wegen Verstoßes gegen EU-Recht und Behinderung des freien Warenverkehrs.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Thomas Küppers

Interview: Grünen-Verkehrspolitiker Cem Özdemir über Lkw-Maut und CO₂-Steuer.



Seite 3

Pkw-Maut: Das Aus bedeutet weniger Geld für Autobahnen und den Kombinierten Verkehr.



Seite 4

Rampenguide: ETM Verlag entwickelt Lösung für mehr Effizienz beim Be- und Entladen.



Seite 10

Konjunktur: Trailerhersteller verzeichnen weniger Aufträge.

Seite 12

AMAZON WILL PRÄSENZ IN DEUTSCHLAND STÄRKEN

Analog zum großen „Prime Day“ zu Wochenanfang mit vielen Angeboten kündigte Amazon Deutschland weitere Wachstumspläne an. 2019 steht bereits die Eröffnung des 13. Amazon Logistikzentrums in Mönchenglöblich an, bis Ende des Jahres will Amazon demnach mehr als 2.800 zusätzliche unbefristete Arbeitsplätze in Deutschland schaffen. Damit werde das Unternehmen dann bundesweit deutlich über 20.000 Mitarbeiter beschäftigen.

Gesucht werden sowohl Berufseinsteiger als auch erfahrene Fach- und Führungskräfte, Lo-

„Wer Visionen hat, sollte zu Amazon gehen“

RALF KLEBER, COUNTRY MANAGER

gistikexperten ebenso wie Softwareentwickler und Sprachwissenschaftler, die mit einer „exzellenten Bezahlung“ rechnen können, sagt Ralf Kleber, Country Manager von Amazon.de. Amazon unterstütze seine Mitarbeiter auch bei ihrer

Karriereplanung, etwa durch eine Förderung der beruflichen Ausbildung in den Logistik- und Kundenservicezentren, zusätzlich würden die Mitarbeiter auch von Aktion und weiteren Extras profitieren.

Ebenfalls zum „Prime Day“ hat Verdi die Beschäftigten an sieben Standorten in Deutschland für mindestens zwei Tage zum Streik aufgerufen. Die Beschäftigten forderten Tarifeinkommen wie im Einzel- und Versandhandel durch Anerkennung der regionalen Flächentarifverträge „sowie einen Tarifvertrag für gute und gesunde Arbeit“. ilo



Foto: Richard Kienberger

Lkw stehen im Mittelpunkt

Auf dem Truck Grand Prix auf dem Nürburgring werden sie am Wochenende gefeiert – Race Trucks, Show Trucks und auch die normalen Arbeitstiere der Speditionen lassen hier die Herzen höher schlagen. Auch der ETM Verlag ist mit einem Roadshow-Truck vertreten. Kommen Sie vorbei!

Logistik im Umbruch

1.000 von 1.600 Jobs bei Kaufhof auf dem Prüfstand

DAS UNTERNEHMEN

- Die operative Führung des neuen gemeinsamen Unternehmens nach der Fusion von Karstadt und Kaufhof liegt bei Signa.
- Weiter gehören noch das Einzelhandelsgeschäft von HBC Europe, Karstadt Sports und der Lebensmittel- und der Gastronomiebereich zur Department Store Group von Signa Retail. Beschäftigt sind rund 32.000 Mitarbeiter in mehr als 243 Innenstadt-Standorten, mit denen das Unternehmen nach eigenen Angaben 80 Prozent der urbanen Bevölkerung in unmittelbarer Nachbarschaft erreicht.
- Zur Signa Retail gehören insgesamt vier unabhängige Handelsplattformen: Signa Premium, Signa Sports United, Signa Department Store Group, Signa Home & Lifestyle sowie Signa Food & Restaurants. 320 innerstädtische Standorte und 100 Webshops in 20 Ländern gehören zum Unternehmen, das rund 45.000 Mitarbeiter beschäftigt.
- Die Signa Holding mit Sitz in Wien hat insgesamt zwei Unternehmensbereiche: Signa Retail und Signa Real Estate.

Die Fusion von Galeria Kaufhof und Karstadt gefährdet bundesweit mehr als 1.000 von 1.600 Arbeitsplätzen in der Kaufhof-Logistik. Berichtet hat darüber zuerst die Wirtschaftswoche. Auf Nachfrage unserer Redaktion antwortet Verdi-Handelsexperte Orhan Akman, er habe sich seine Aussage gegenüber der Wirtschaftswoche „nicht aus dem Ärmel geschüttelt“. Die beiden Karstadt-Lager Unna und Essen sowie das Kaufhof-Lager in Köln-Porz sollen laut Geschäftsführung künftig die einzigen Lager sein, um Galeria Kaufhof und das Karstadt-Warenhaus zu beliefern. Galeria Kaufhof hat unserer Redaktion gegenüber trotz Anfragen noch keine Stellung bezogen.

Die Warenhauskette Galeria Kaufhof ist seit 2018 Teil der Signa Holding, einem österreichischen Immobilien- und Handelsunternehmen. Seit 2019 treten Kaufhof und Karstadt gemeinsam unter

dem Namen Galeria Karstadt Kaufhof auf.

Galeria Kaufhof betreibt zurzeit noch die Lager Frechen bei Köln, Neuss-Norf, Erfurt und Dietzenbach bei Frankfurt am Main sowie in Köln-Porz. Dazu kommen aktuell noch fünf kleinere sogenannte Kopflagerstandorte. Gemäß Arbeitgeber sollen alle Lager-Standorte von Galeria Kaufhof mit Ausnahme Köln-Porz für sogenannte Drittgeschäfte bestehen bleiben. Was „Drittgeschäft“ bedeute, habe der Arbeitgeber bis heute nicht genau beschrieben, moniert Akman.

Insgesamt gesehen rechnet die Unternehmensleitung mit Mengen-Rückgängen im Einzelhandel, wie es die gesamte Branche ebenfalls tut. Stattdessen die vorhandenen Logistik-Immobilien für Dritte zu betreiben, würde durchaus in das Portfolio des Kaufhof-Eigentümers Signa passen.

Akman kann sich vorstellen, dass die Arbeitgeber nun unmittel-

bar vor dem Weihnachtsgeschäft Ruhe in die Belegschaft bringen möchten und dann erst im Anschluss die Waren in den künftigen Standorten zusammenziehen wollen. Der Gewerkschaftsvertreter ärgert sich vor allem darüber, dass der Arbeitgeber keine Antworten liefere. Denn: „Eine klare Aussage ist für die Mitarbeiter wichtig.“ Schließlich handle es sich in der Logistiksparte um Jobs im unteren Einkommensbereich, es gehe definitiv um die Existenzen dieser Mitarbeiter.

Text: Andrea Ertl |
Foto: Galeria Kaufhof

KOMMENTAR

von Carsten Nallinger



An der falschen Stelle gespart

Der Bundeshaushalt 2020 steht. In Sachen Investitionen in die Straße sieht es dabei mau aus. Schuld daran ist unter anderem die geplatzte Pkw-Maut. Denn die Einnahmen aus der sogenannten Infrastrukturabgabe waren bereits fest eingeplant. Nun muss Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) fast überall den Rotstift ansetzen. Dass die Mittel für den Neu- und Ausbau von Autobahnen um 500 Millionen auf nun knapp eine Milliarde Euro gekürzt wurden, ist angesichts der maroden Infrastruktur schon schlimm genug. Dass dabei aber auch noch weniger Mittel für Lkw-Parkplätze sowie für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene zur Verfügung stehen sollen, ist ein Affront gegenüber der Logistikbranche – und mit Blick auf den KV sogar eine Bankrotterklärung in Sachen Klimaschutz.

Mehr zum Bundeshaushalt Seite 4



Kostenlos aufs Handy

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



ADAC



Pannens-Notrufnummer:
0 800 524 80 00

Kaum passiert,
schon repariert.

ADAC TruckService

IMPRESSUM

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management
Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de: Matthias Rathmann (rat)
Geschäftsführender Redakteur: Carsten Nallinger (cn)
Redaktion: Andrea Ertl (ane), Ilona Jüngst (ilo), Ralf Lanzinger (rla)
Weitere Mitarbeiter: Markus Bauer (mb), Julian Hoffmann (jho), Michael Kern (mk)

Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
Sekretariat: Uta Sichel, Sumita Brumbach
Korrespondenten Berlin/Brüssel: Matthias Roeser (roe), 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: Handwerkerstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

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

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

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

Unterstützer von



„Starke Schiene als Rückgrat“

Grünen-Verkehrspolitiker Cem Özdemir über Lkw-Maut, CO₂-Steuer und ein neues Verkehrsfinanzierungskonzept



ZUR PERSON

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

trans aktuell: Herr Özdemir, Sie sind seit Anfang 2018 Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag. Sind Sie in dieser Position schon angekommen?

Cem Özdemir: Klar. Da hatte ich inzwischen genug Zeit. Es ist eine spannende Herausforderung, weil es auf der einen Seite um Verkehr und Mobilität geht, aber eben auch um die digitale Infrastruktur.

Was sind Ihre konkreten Aufgaben als Vorsitzender des Verkehrsausschusses?

Meine Aufgaben als Ausschussvorsitzender sind zunächst protokollarischer Natur. Ich leite die Sitzungen, bereite sie vor und repräsentiere den Ausschuss. Mit aller Kraft setze ich mich dafür ein, dass die grünen Zukunftsprojekte ökologische Modernisierung des Wirtschaftsstandorts, Digitalisierung und Verkehrswende auf die politische Tagesordnung kommen. Wo möglich, nutze ich meine Rolle – wie nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur CSU-Maut –, um Druck aufzubauen, dass Verkehrsminister Scheuer im Ausschuss Rede und Antwort stehen muss.

Blieben wir mal beim Thema Maut. Ist demnach die Lkw-Maut momentan richtig konstruiert? So sind zwar alternative Antriebe von der Maut befreit, aber nur für zwei Jahre.

Wir Grüne haben uns dafür eingesetzt, dass Lkw mit alternativen Antrieben, also auch solche mit CNG- und LNG-Antrieb, längerfristig weniger Maut bezahlen. Bedauerlicherweise ist das Angebot an Lkw mit alternativen Antrieben ja zurzeit noch sehr mau. Grundsätzlich gilt aber auch: Ziel muss sein, überall dort, wo es möglich ist, Güter auf die Schiene zu verlagern. Es darf am Ende nicht so bleiben, dass wir auf der

Straße günstiger sind als auf der Schiene.

Könnte hier eine CO₂-Steuer ausgleichend wirken?

Ob man das nun Besteuerung nennt oder Bepreisung – fest steht: CO₂ braucht ein Preisschild. Ein CO₂-Preis wäre eine zutiefst marktwirtschaftliche und einfache Lösung. Wer klimafreundlich produziert oder konsumiert, wird belohnt. Wer auf Kosten des Klimas handelt, muss dafür einen fairen Preis zahlen. Bei anderen Ressourcen ist das längst so. Das muss auch beim Klimaschutz so sein. So beenden wir ökonomische Fehlansätze und fördern Innovationen. Im Übrigen machen wir das nicht, um dem Staat immer neue Einnahmequellen zu erschließen. Wir wollen die Einnahmen über ein Energiegeld und die nahezu vollständige Abschaffung der Stromsteuer an Bürger und Unternehmen zurückzahlen.

Würde eine CO₂-Steuer die Spediteure nicht noch unverhältnismäßig zusätzlich belasten, nachdem sie schon die Lkw-Maut zu tragen haben?

Wenn Spediteure Lkw-Maut für die Nutzung der Straßen zahlen, geht es ja zurzeit zuallererst um Erhalt und Finanzierung der Infrastruktur. Wenn wir das Straßennetz in gutem Zustand erhalten, dann profitieren davon alle Nutzer. Dazu brauchen wir im Übrigen auch keine unsinnige CSU-Maut für Ausländer, denn zur Wahrheit gehört auch, dass wir eine viel stärkere Belastung der Straßen durch Lkw als durch Autos haben.

Im Hinblick auf die starke Belastung der Straßen durch Lkw: Welches Potenzial sehen Sie für die Verlagerung von Gütern auf die Schiene?

Zu Gast bei trans aktuell: der Grünen-Verkehrspolitiker Cem Özdemir im Gespräch mit den Redakteuren Ralf Lanzinger (r.) und Andrea Ertl sowie mit dem Geschäftsführer des ETM Verlags, Oliver Trost. Links: Florian Pitschel, Mitarbeiter von Cem Özdemir.

Da gibt es noch einiges Potenzial. Beim Anteil der Güter auf der Schiene stagnieren wir in Deutschland seit Jahren bei rund 18 Prozent. Das ist eine fatale Bilanz für die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt. Österreich hat 30 Prozent, die Schweiz liegt bei 42 Prozent.

Wie sollen hierzulande mehr Güter auf die Schiene verlagert werden, wenn die Schienen bereits jetzt voll ausgelastet sind?

Da haben Sie recht. Wir haben jetzt schon massive Engpässe, weil in den vergangenen Jahren nicht in die Schiene investiert worden ist. Das rächt sich jetzt bitter. 2018 investierte Deutschland pro Bürger 77 Euro in sein Schienennetz, die Schweiz 365 Euro. Auch Großbritannien, Österreich und Italien haben pro Kopf mehr investiert als Deutschland. Und die bitterste Zahl: Seit dem Jahr der Bahnreform, also 1994, wurden in Deutschland 5.400 Kilometer Schienen stillgelegt, also rund 16 Prozent des Netzes. So kann das nicht weitergehen. Deutschland braucht endlich ein Schienennetz, das mit der Leistungsfähigkeit unserer Volkswirtschaft mithalten kann.

Wie viel Geld ist momentan für den Gleisusbau vorgesehen?

Der aktuelle Mittelansatz im Bedarfsplan Schiene beträgt 1,65 Milliarden Euro. Das ist viel zu wenig und würde bedeuten, dass wir schon rein rechnerisch 30 Jahre brauchen, um die Projekte des Bedarfsplans abzuarbeiten. Entscheidend ist hier nicht die mittelfristige Finanzplanung, sondern der jährliche Haushalt. Und da gehen die Investitionen in den Neu- und Ausbau für 2020 laut Entwurf der Bundesregierung sogar etwas runter. Notwendig wäre stattdessen, dass wir mittelfristig drei Milliarden im Jahr investie-

ren. Und auch die Personaldecke beim Eisenbahnbundesamt, das für die Genehmigungsverfahren zuständig ist, entwickelt sich zunehmend zum Flaschenhals. 2010 haben dort 153 Personen gearbeitet, 2017 nur noch 139 Personen. Hier braucht es mehr Personal.

Was müsste passieren?

Notwendig ist eine klare Ansage: Wir wollen Klimaschutz im Verkehr. Das heißt: Verkehrswende mit einer starken Schiene als Rückgrat. Dazu brauchen wir auch eine Verkehrswende innerhalb der Verkehrspolitik und eine stärkere Priorisierung der Schiene. Nehmen wir als Beispiel den Widerspruch bei Gleisanschlüssen: Unternehmen in Deutschland müssen für Gleisanschlüsse bezahlen, aber so gut wie gar nicht für den Anschluss an die Straße. Im Jahr 1997 gab es noch um die 11.000 Gleisanschlüsse, 2017 waren es dann nur noch rund 2.000. Das ist deutlich zu wenig für die Verkehrswende. Wir Grüne schlagen ein Gleisanschlussförderprogramm bis 2030 mit dem Ziel vor, dass wir mindestens 1.000 Anschlüsse entweder reaktivieren oder neu bauen.

Neue Gleise sind oft mit Bürgerprotesten verbunden ...

Wichtig ist eine vernünftige Bürgerbeteiligung, mit der man die Leute frühzeitig mit einbezieht. Wer so verfährt, kann Prozesse beschleunigen. Ich verweise noch einmal auf die Schweiz. Die ist nun wirklich nicht dafür bekannt, ihre Bürger nicht hinreichend einzubeziehen. Trotzdem ist sie schneller oder besser gesagt: Genau deshalb ist sie schneller. Dort gibt es schon lange einen nationalen Schienenkonsens.

Wie schätzen Sie die Chancen beim automatisierten Güterverkehr auf der Schiene ein?

Auf der Schiene ist die Automatisierung am naheliegendsten, da sie in einem spurgebundenen System weit weniger komplex ist als beim Auto. Darauf müssen wir unsere Priorität setzen und die Schiene auch in Deutschland ins digitale Zeitalter bringen. Dazu gehört auch endlich der Ausbau des European Train Control Systems (ETCS), zu Deutsch: Europäisches Zugbeeinflussungssystem. Hierzu sind allerdings Investitionen von mindestens 1,5 Milliarden Euro jährlich notwendig.

Das wirft die Frage auf: Wer soll das alles finanzieren?

Natürlich ist da auch der Finanzminister gefordert. Aber es geht nicht allein um mehr Geld, sondern auch darum, das Geld im Verkehrset anders und effizienter einzusetzen. Konkret durch den Abbau von klimaschädlichen Subventionen und durch neue, zukunftsgerichtete Prioritätensetzung. Bisher fließen zum Beispiel die Einnahmen der Lkw-Maut vollständig in den Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur. Die Grundfrage des Verkehrs muss auch sein, dass wir vom Prinzip „Straße finanziert Straße“ wegkommen und uns trauen, zu sagen: „Verkehr finanziert Verkehrswende.“ Damit meine ich, dass wir die Einnahmen aus der Lkw-Maut selbstverständlich dazu nutzen, um unser Straßennetz bestmöglich zu erhalten. Das ist notwendig und richtig. Mehreinnahmen dürfen aber nicht dazu führen, dass wir in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf nur noch in Beton und Straßenneubau investieren und Deutschland so zuflastern.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Thomas Küppers

DER AUSSCHUSS

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur ist ein ständiger Bundestagsausschuss. Er ist federführend oder beratend an allen Gesetzentwürfen, Anträgen, Berichten sowie EU-Vorlagen zu denjenigen Themen beteiligt, die seinen Namen ausmachen. Der Abgeordnete Cem Özdemir (Bündnis 90/Die Grünen) leitet den Ausschuss seit Januar 2018. Momentan setzt sich der Ausschuss aus 43 Mitgliedern zusammen.



Den Rotstift angesetzt

Aus für Pkw-Maut reißt Lücke in Bundeshaushalt 2020 – weniger Geld für Autobahnen und Kombinierten Verkehr



Laut Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer darf die Aktion Abbiegeassistent „nicht am Geld scheitern“. Die Realität sieht nüchterner aus: Auch 2020 wird es voraussichtlich nicht genug Mittel des Bundes geben, um alle Anträge des Lkw-Gewerbes auf freiwillige Nachrüstung bezuschussen zu können.

Das geht aus dem Entwurf für den Bundeshaushalt 2020 hervor,

gieweffizienter und/oder CO₂-armer Nutzfahrzeuge über 7,5 Tonnen (EEN-Förderprogramm). 2018 waren Zuschüsse in einer Gesamthöhe von 6,9 Millionen Euro für 569 Fahrzeuge bewilligt worden, überwiegend LNG-Lkw. 2019 waren es schon bis Anfang/Mitte Mai sechs Millionen Euro für 558 Lkw, sodass die Mittel in diesem Jahr voraussichtlich komplett ausgeschöpft werden. Nach bisheriger Planung läuft das Förderprogramm – das

Bundesamt (KBA) noch keine förderfähigen Nachrüstsysteme für diese Fahrzeugklasse.

Große Fragezeichen stehen noch hinter dem Investitionshaushalt für die Bundesfernstraßen. Durch das Aus für die Pkw-Maut (Infrastrukturabgabe), die Anfang Oktober 2020 starten sollte, fehlen im Straßenbauetat rund 500 Millionen Euro. In der vom Kabinett beschlossenen Fassung des Haushaltsentwurfs sind die Folgen noch nicht berücksichtigt. Sie sollen in den nächsten Wochen in den Entwurf eingearbeitet werden, der dem Bundestag üblicherweise Anfang August zugeleitet wird. Gemäß der bisher vom BMVI vertretenen Logik „Straße finanziert Straße“ müssten sich die Mindereinnahmen im Budget für den Straßenverkehr niederschlagen.

Nach heutigem Stand stehen aber in den Hauptinvestitionstiteln für den Straßenbau ohnehin schon knapp 230 Millionen Euro weniger Mittel zur Verfügung als 2019. Einziger Verursacher ist das Budget für den Neu- und Ausbau von Autobahnen, das von rund 1,5 Milliarden Euro geschrumpft werden soll. Neu- und Ausbau von Bundesstraßen sowie die Erhaltung dürfen sich auf einen moderaten Zuwachs freuen.

Kürzungen bei Autobahn

Hintergrund der Kürzung im Autobahnbereich dürfte sein, dass die zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder schon mit dem bisherigen Investitionshochlauf für Neu- und Ausbau nicht Schritt halten konnten. 2018 standen zwar „nur“ knapp 770 Millionen Euro für die Autobahnen zur Verfügung, verbaut wurden aber gerade einmal etwa 580 Millionen Euro. Bei den Bundesstraßen sah es nicht viel besser aus: Eingeplant waren 530 Millionen Euro, verbaut wurden nur 440 Millionen Euro. Lediglich bei der Straßenerhaltung – wo die Planungsvorläufe etwas kürzer sind – wurden die Ansätze überschritten, im Falle der Autobahnen sogar um ein Viertel. Es scheint, dass die Planungspässe den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ fördern, wenn auch unbeabsichtigt.

Wenig transparent ist das Gebaren des Verkehrsministeriums, soweit es um den Bau von Lkw-Parkplätzen an den Autobahnen geht. Die Mittel dafür sind in ei-

nem Sammeltitel unter der Überschrift „Um- und Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)“ versteckt. Hier zeichnet sich eine Kürzung ab. In einer aktuellen Antwort des BMVI auf eine Kleine Anfrage der Grünen heißt es, dass für die Jahre 2020 bis 2023 im Entwurf der Finanzplanung jeweils 100 Millionen Euro für Lkw-Parkplätze eingeplant seien. Laut einem Papier des BMVI von 2018 für die Haushälter waren jährlich noch 110 Millionen Euro für zusätzliche Lkw-Parkplätze vorgesehen. Wie viel davon tatsächlich umgesetzt wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Das kontinuierliche Schrumpfen des Titels von 400 Millionen Euro im Jahr 2017 auf 230 Millionen Euro 2020 lässt jedenfalls nichts Gutes vermuten, zumal die Mittel in dieser Zeit auch nie ausgeschöpft wurden. 2018 sind zum Beispiel von 345 Millionen Euro gerade einmal 193 Millionen Euro abgeflossen.

Recht treffsicher hingegen waren in der Vergangenheit die Prognosen zu den Einnahmen aus der Lkw-Maut. Brutto werden 2020 fast 7,7 Milliarden Euro erwartet, also gut 200 Millionen Euro mehr als 2019. Netto sind es mit 6,4 Milliarden Euro 160 Millionen Euro weniger als 2019, aber das liegt an den Verwerfungen rund um die Auflösung des Schiedsgerichtsverfahrens und die Entscheidung, Toll Collect in Bundeshand zu belassen.

Unerfreuliche Signale gibt es in Sachen Mautkompensation für das deutsche Lkw-Gewerbe. Für das De-minimis-Programm sind mit 202 Millionen Euro dann 50 Millionen Euro weniger als in den Vorjahren eingeplant, obwohl die Mittel in diesem Jahr nach Auskunft des Güterkraftverkehrsverbands BGL „signifikant besser“ als in den Vorjahren ausgeschöpft werden. 2018 waren noch 45 Millionen Euro liegen geblieben. Der BGL hofft, die geplante Kürzung im Zuge des parlamentarischen Verfahrens noch rückgängig machen zu können. Das Programm Aus- und Weiterbildung wird weiterhin mit 125 Millionen Euro dotiert. Dort hat sich der unbefriedigende Mittelabfluss aber in den vergangenen drei Jahren nur wenig verbessert: 2016 waren gerade einmal 25 Millionen Euro abgeflossen, und auch 2018 waren es nur 35 Millionen Euro.

Enttäuschung bei den dem Kombinierten Verkehr (KV) nahestehenden Verbänden ruft hervor,

dass die Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von 93 Millionen Euro auf 63 Millionen gekürzt werden sollen. Hintergrund ist, dass der Mittelabfluss stockt – in den vergangenen fünf Jahren waren nie mehr als 47 Millionen Euro abgerufen worden, 2018 waren es nur 36 Millionen Euro.

Geld nicht abgerufen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisierte die Kürzung als verfehlt. Man dürfe sich nicht von den bloßen Zahlen täuschen lassen, erklärte Verbandspräsident Ingo Wortmann. „Das Geld kann vor allem deshalb nicht komplett abgerufen werden, weil die Richtlinie zu kompliziert und zu bürokratisch ist. Hier gilt es also, nicht die Fördermittel zu senken, sondern die Förderbedingungen und den bürokratischen Aufwand zu vereinfachen.“ Unverändert bei 14 Millionen Euro bleibt der Ansatz für Gleisanschlüsse, obwohl auch dort in den vergangenen fünf Jahren nur einmal mehr als fünf Millionen Euro abgerufen wurden.

Für das Schienennetz selbst soll das Neu- und Ausbaubudget gegenüber 2019 um 120 Millionen Euro auf gut 1,5 Milliarden Euro gekürzt werden. Die Bahnverbände kritisieren das zwar, aber 2018 war wie schon in den Vorjahren ein dreistelliger Millionenbetrag nicht verbaut worden, konkret 331 Millionen Euro.

Um 1,1 Milliarden Euro auf 4,6 Milliarden Euro aufgestockt werden sollen hingegen die Mittel für Erhaltungsinvestitionen. Hier kann man auch davon ausgehen, dass die Mittel verbaut werden. Schon in den vergangenen Jahren hatte die Deutsche Bahn (DB) regelmäßig rund eine halbe Milliarde Euro mehr abgerufen, als eingeplant war. Die Verhandlungen zwischen Bund und DB über die dazugehörige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung 3 (LuFV 3) sind in der Schlussphase. Die LuFV 3 soll laut Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann nicht wie bisher fünf Jahre Laufzeit haben, sondern gleich zehn Jahre, um der DB mehr Planungssicherheit zu geben.

Text: Matthias Roeser | Fotos: Fotolia/seen0001/Wolfgang Mücke | Montage: Monika Haug

KNAPP 230 MILLIONEN EURO WENIGER FÜR DEN STRASSENBAU

der Ende Juni vom Bundeskabinett beschlossen worden ist. Danach sind lediglich 9,25 Millionen Euro eingeplant. In diesem Jahr waren zunächst fünf Millionen Euro vorgesehen; nachdem diese jedoch binnen weniger Stunden vergriffen waren, hatten die Haushälter weitere fünf Millionen Euro bereitgestellt. Auch diese Mittel waren nach kürzester Zeit überzeichnet.

Ebenfalls unverändert bleiben die Zuschüsse zur Förderung ener-

ein Kind des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 ist – Ende kommenden Jahres aus.

Annähernd stabil bleiben sollen mit rund 165 Millionen Euro die 2019 erstmals eingestellten Mittel für die Hardware-Nachrüstung gewerblicher Handwerker- und Lieferdieselfahrzeuge von 2,8 bis 7,5 Tonnen. Die Förderrichtlinien waren zwar schon Ende 2018 veröffentlicht worden, Mitte Juli gab es aber laut Kraftfahrt-

WICHTIGE POSITIONEN DES HAUSHALTSENTWURFS 2020

| | 2019 | 2020 | Veränderung |
|--|--------|-------|--------------|
| Einnahmen | | | |
| Lkw-Maut brutto | 7.469 | 7.670 | +200,8 |
| davon für Investitionen | 6.557 | 6.398 | -159,1 |
| (Pkw-Maut brutto)* | 0 | 850 | +850,0 |
| (davon für Investitionen) | 0 | 505 | +504,9 |
| Ausgaben | | | |
| Neu- und Ausbau Autobahnen | 1.490 | 979 | -511,2 |
| Neu- und Ausbau Bundesstraßen | 722 | 792 | +70,2 |
| Erhaltung Autobahnen | 2.323 | 2.517 | +193,9 |
| Erhaltung Bundesstraßen | 1.451 | 1.469 | +18,3 |
| De-minimis-Programm | 252 | 202 | -50,0 |
| Aus- und Weiterbildung | 125 | 125 | 0 |
| EEN-Förderprogramm | 10 | 10 | 0 |
| Zuschüsse für Abbiegeassistenten** | 5 (10) | 9,25 | +5,0 (-0,75) |
| Trassenpreissenkung Schienengüterverkehr | 350 | 350 | 0 |
| Neu- und Ausbau Bundesschienenwege | 1.638 | 1.517 | -120,6 |
| Erhaltung Bundesschienenwege | 3.500 | 4.643 | +1.142,5 |

Alle Angaben in Millionen Euro

* Wird aufgrund des EuGH-Urteils vom 18. Juni nicht realisiert. ** Im laufenden Haushaltsjahr 2019 nachträglich aufgestockt.

Maut-Debakel im Visier

FDP und Grüne klagen Verkehrsminister Scheuer an – BAG bestellte bereits 100 Kontrollfahrzeuge



Nach Informationen des FDP-Verkehrspolitikers Christian Jung hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) 100 Maut-Kontrollfahrzeuge auf Basis des Mercedes-Benz Vito bestellt. Der Bundestagsabgeordnete steht der Pkw-Maut ohnehin kritisch gegenüber. Kein Wunder, haben sich die Liberalen doch klar dagegen ausgesprochen. Im Zuge der Aufarbeitung des Pkw-Maut-Debakels sei er nun „auf dieses besonders pikante Detail gestoßen“, wie Jung gegenüber trans aktuell erklärt.

Das BAG habe nach einer Ausschreibung einige Monate vor dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) offenbar mehr als 100 Kontrollfahrzeuge auf Basis des Mercedes Vito bestellt, und zwar „mit spezieller Innenausstattung“. Nach Jungs Erkenntnissen sollten die Transporter ausschließlich für die Über-

prüfung der Infrastrukturabgabe (ISA-Kontrollen) dienen. Sie seien ab Mai 2019 produziert worden und „sind wegen ihrer speziellen Ausstattung und Ausrüstung kaum wiederverkäuflich“.

„Unklar ist mir, um wie viele Fahrzeuge es sich nun genau handelt und ob die Bestellung nicht storniert werden kann“, erklärt FDP-Mann Jung. Er selbst geht nach Rücksprachen mit Sachverständigen von „unnötigen Ausgaben zwischen vier und sechs Millionen Euro“ aus. Ein Sachverhalt, der von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) im Zuge der Aufarbeitung der Pkw-Maut bislang nicht mitgeteilt worden sei.

Grüne fordern Aufklärung

Schützenhilfe gibt es von einer weiteren Oppositionspartei – den Grünen. Die haben sich zwar nicht direkt auf die nun sinnlos gewordenen Kontrollfahrzeuge eingeschossen, wohl aber das Debakel in seiner Gesamtheit im Visier. So hat der Bundestagsabgeordnete der Grünen Stephan Kühn auf dem jüngst in Dresden veranstalteten Landesparteitag seiner Partei das Vorgehen der CSU gegeißelt. „Verkehrsminister Scheuer hat es zu verantworten, dass die Pkw-Maut für den Steuerzahler zu einem teuren Fiasko wird“, erklärte Kühn.

Der Bundesverkehrsminister habe das Risiko in Kauf genommen, die Verträge trotz des zum damaligen Zeitpunkt noch ausstehenden Urteils des EuGH zu unterschreiben. Der Bundestag sei zu keiner Zeit kontaktiert worden, erklärte Kühn im Nachgang. Stattdessen habe Scheuer versucht, die „CSU-Maut“ auf diesem Weg durchzudrücken. Die Infrastrukturprojekte, die mittels der Einnahmen aus der Pkw-Maut finanziert werden sollten, seien nun unterfinanziert, resümierte Kühn (siehe Seite 4).

Er selbst habe in die Mautverträge Einsicht nehmen können. Bundesverkehrsminister Scheuer habe dafür die Dokumente zum

vertraulichen Lesen in der Geheimchutzstelle des Bundestags zur Verfügung gestellt. Daher sei ihm auch klar, dass die vom Mautkonsortium erhobenen Schadenersatzansprüche eben „keine Spekulation sind – die Unternehmen haben sich entsprechend abgesichert“ (siehe Kasten: Das

Konsortium). Am Ende eines für ihn unausweichlichen Schiedsverfahrens werde es zu einem Schaden „in dreistelliger Millionenhöhe“ kommen.

Viele weitere Fragen seien allerdings nach wie vor offen. Auch deshalb, weil die Regierungskoalition es bislang verhindert habe,

dass Dokumente wie die entsprechenden Korrespondenzen sowie Ministervorlagen entsprechend zugänglich gemacht werden. „Alle Verträge, die der Bund im Zuge der Pkw-Maut geschlossen hat, müssen auf den Tisch. Es muss Schluss sein mit der Geheimnistuerei. Wieso der Minister hier

weiter mauert, ist völlig unverständlich“, sagte Stephan Kühn. Sollten sich die Union und die SPD weiterhin sperren, laufe es auf einen parlamentarischen Untersuchungsausschuss hinaus.

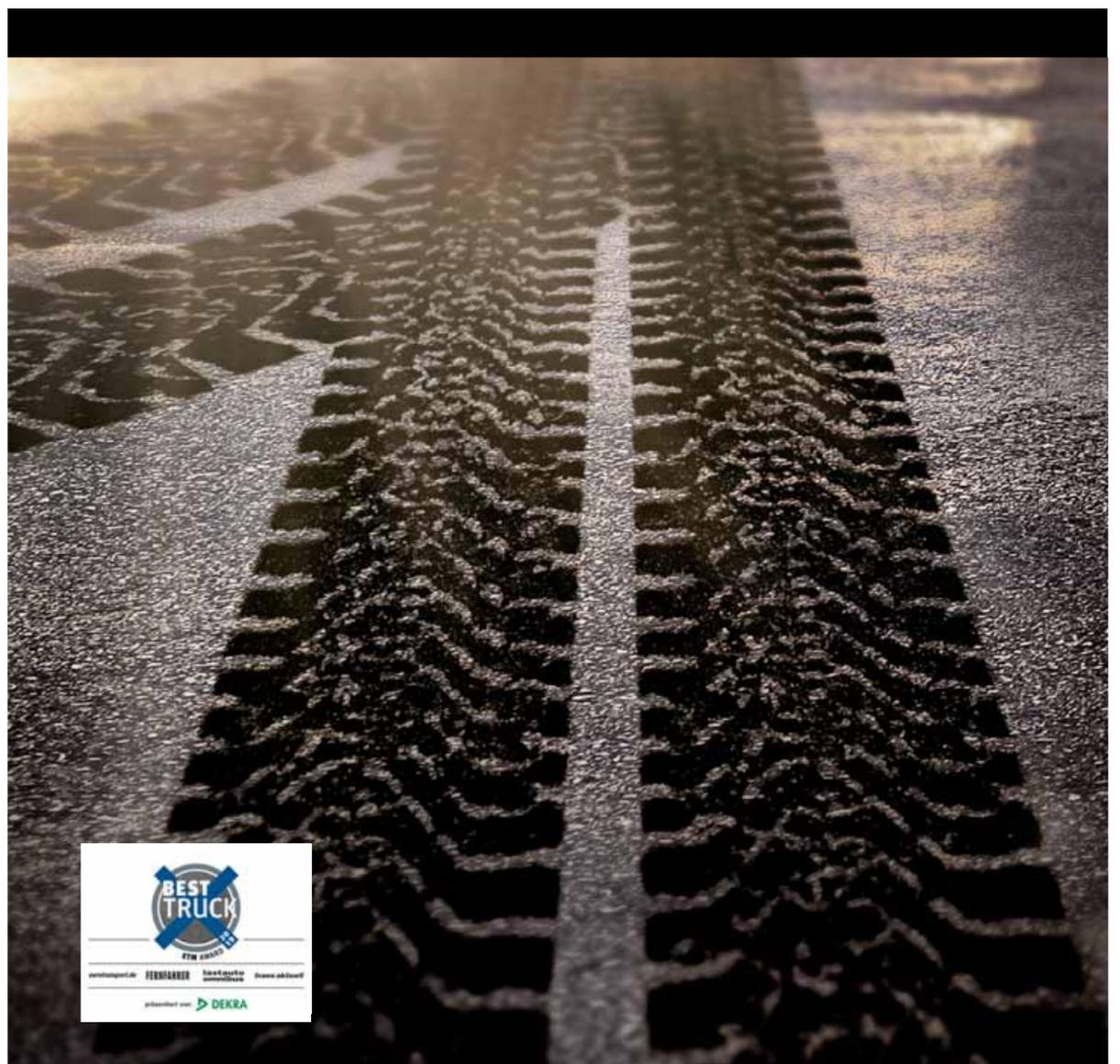
Text: Carsten Nallinger |
Foto: Toll Collect/Bernd Borchardt

DER ABLAUF

- Die Pkw-Maut sollte ab Oktober 2020 auf Bundesstraßen und Autobahnen erhoben werden.
- Im Gegenzug wollte das Verkehrsministerium die inländischen Autofahrer durch eine geringere Kfz-Steuer komplett entlasten.
- Die EU-Kommission hatte ihre anfänglichen Bedenken gegen diese einseitige Entlastung 2016 fallen gelassen.
- Österreich zog mit Unterstützung der Niederlande 2017 gegen die Maut vor Gericht.
- Mitte Juni 2019 hat der Europäische Gerichtshof schließlich die deutschen Pläne für eine Pkw-Maut gekippt.

DAS KONSORTIUM

- Der Zuschlag für die Erhebung der Pkw-Maut ging Ende 2018 an ein Konsortium aus dem österreichischen Mautsystemanbieter Kapsch Trafficcom und dem deutschen Konzertveranstalter und Ticketverkäufer CTS Eventim.
- Aufgrund der vom Bundesverkehrsminister unterschriebenen Verträge machen die Unternehmen nun Schadenersatz in Höhe von 300 Millionen Euro geltend.
- Dem widerspricht Bundesverkehrsminister Scheuer, das sei „rein spekulativ“.



Mercedes-Benz Lkw auf Erfolgsspur. Danke für viermal Platz 1.

Sie, die Leser von lastauto omnibus, Fernfahrer und trans aktuell, haben die besten Lkw 2019 gewählt. Für Sie rangieren der Atego, der Actros, der eActros und der Arocs in ihren Klassen jeweils auf Platz 1. Danke!

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



„Kein Feigenblatt mehr“

Kombiverkehr feiert 50-jähriges Bestehen – Sendungsrückgang wegen Qualitätsmängeln der Bahnen



In Frankfurt (Ost) startet ein Zug mit einer Jubiläums-Lok (l.).
Feierten gemeinsam: die Geschäftsführer Robert Breuhahn und Armin Riedl sowie Hans Wenger, der von 1969 bis 1994 das Frankfurter Unternehmen leitete (von links).



Freud und Leid liegen nahe beieinander: Kombiverkehr begeht im Rahmen eines großen Festakts den 50. Geburtstag seit der Unternehmensgründung (siehe Kasten). 1969 gründeten Transportverbände und Spediteure die Gesellschaft, um mehr Lkw-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. 2007 schaffte der Frankfurter Operateur im Kombinierten Verkehr (KV) erstmals die Marke von mehr als einer Million Sendungen – eine Marke, die im 50. Jahr des Bestehens allerdings nicht erreicht werden konnte.

Aber Kombiverkehr verfügt inzwischen in Europa mit insgesamt 182 Verbindungen über das größte und dichteste Netz im KV. „Pro Nacht sind 170 Shuttlezüge

unterwegs“, sagte Robert Breuhahn, neben Armin Riedl einer der beiden Geschäftsführer von Kombiverkehr, bei der Gesellschafterversammlung im Anschluss an die Jubiläumsfeier. Und die Nachfrage nach Leistungen steige weiter, denn der Kombinierte Verkehr trage maßgeblich zum Klimaschutz im Verkehr bei.

Dies betonte in ihrem Grußwort auch Rita Schwarzelühr-Sutter (SPD), parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium. „Der Kombinierte Verkehr ist eine Erfolgsgeschichte, aber wir können uns nicht darauf ausruhen“, sagte sie. Insbesondere, weil Deutschland als Klimaziel eine Senkung des Treibhausgasausstoßes des Verkehrs von 170 auf 98 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2030 vorgesehen habe.

Die Schere des Modalsplits gehe derzeit aber immer weiter auseinander, eine Entwicklung, die zulasten der Schiene gehe. Eine Verdopplung des Schienenanteils im Modalsplit sei daher „sehr ambitioniert“, deswegen sei ein Pull-and-push-Ansatz notwendig; Mittel für Infrastrukturvorhaben und die Digitalisierung einerseits, Anreize für eine Verlagerung von Lkw-Transporten andererseits. Eine CO₂-Bepreisung etwa für europäische Fernverkehre sei ein guter Anreiz für einen fairen Wettbewerb unter allen europäischen Verkehrsträgern. „Die Erreichung unserer Klimaziele ist nur durch eine Verkehrswende möglich“, sagte Rita Schwarzelühr-Sutter.

Dafür muss aber noch viel getan werden. Als Grund für das Ausbleiben eines Sendungswachstums 2018 nannte die Vorsitzende des Kombiverkehr-Verwaltungsrats, Gudrun Winner-Athens, „die nicht marktfähige Leistungsqualität der Bahnen, die zu einem Verlust maßgeblicher Verkehre geführt hat“. Dabei verschonte sie auch nicht den Partner DB Cargo, der neben den derzeit rund 230 Speditionen Anteilseigner der Kommanditgesellschaft ist und viele der Kombinierten Verkehre produziert. „Unser Partner DB Cargo hat in der Produktion versagt.“

Problem Lokführermangel

Laut Breuhahn hat sich die Qualität auf der Schiene mittlerweile im sechsten Jahr in Folge verschlechtert. Die Ursachen dafür, die nahezu alle wichtigen Verkehre betrafen, waren zum einen eine hohe Baustellendichte im nationalen sowie internationalen Netz und vor allem nicht abgestimmte Baumaßnahmen auf wichtigen Korridoren; zum anderen Ressourcenknappheit, insbesondere in Bezug auf fehlende Lokführer und die Terminalkapazität.

Im internationalen Verkehr schlugen außerdem die lang anhaltenden Streiks in Frankreich negativ zu Buche, denn sie

störten extrem die Verkehre nach Frankreich und Spanien, was ein Minus von 17 Prozent bedeutete. Bei den Italien-Verkehren, der aufkommensstärksten Relation von Kombiverkehr, machte sich ein Unfall im Terminal München-Riem negativ bemerkbar, der zu einer Einstellung nahezu aller Umschlagsaktivitäten vor Ort für rund zwei Wochen sorgte und damit die Abwicklung der Züge von und nach Italien beeinträchtigte.

Im Bereich des nationalen Netzwerks sorgten nach Unternehmensangaben die schlechte Leistungsqualität von DB Cargo sowie die Einstellung eines Zugangebots zwischen Bremen/Terminal Roland und dem Stuttgarter Hafen für einen Rückgang der Sendungsmenge.

Laut Kombiverkehr-Geschäftsführer Armin Riedl ist neben den Bahnen auch die Terminalstruktur ein weiterer Schwachpunkt im Kombinierten Verkehr. Sorgenkind sei bei den fast 30 Beteiligungsgesellschaften von Kombiverkehr die DUSS, an der DB Netz 75 Prozent und die DB 12,5 Prozent hält. Laut Riedl sei man sich immer noch nicht einig über die Positionierung der DUSS im Markt. „Eine reine Abschöpfung der Gewinne wie bisher kann so nicht weitergehen“, sagte er.

Wie Riedl aber auch berichtete, bietet das Thema Digitalisierung die Chance zu einem deutlichen

Qualitätssprung auf der Schiene, etwa durch die beleglose Agenturabwicklung, die bis Ende 2019 geplant ist. Im Rahmen der Initiative KV 4.0 stehen Projekte wie der Train-Monitor an, der eine Echtzeitverfolgung auf der Schiene ermöglichen und eine Prognose dafür liefern soll, wann eine Sendung abladebereit am Zielbahnhof ist. Ein weiteres großes Projekt ist der digitale Austausch von Sendungsdaten in der ganzen intermodalen Transportkette. Hier sind laut Riedl bereits sechs Datendrehkreise definiert, mit denen die Beteiligten in Zukunft arbeiten sollen.

Die Aussicht für 2019: Auch in den ersten fünf Monaten haben die Verantwortlichen laut Breuhahn „keine leistungsfähige Qualität“ erreicht – „wir rechnen bestenfalls mit einer Stagnation unseres Verkehrsaufkommens“. Jetzt sei es Zeit, den Worten auch Taten folgen zu lassen und den KV nicht länger nur als verkehrspolitisches Feigenblatt zu nutzen. Auch Armin Riedl plädiert für eine endlich umfassende Unterstützung des Kombinierten Verkehrs: „Es ist irreführend, dass ein gasbetriebener Lkw inzwischen mautfrei fahren darf, während die Schiene als wirklich CO₂-freier Verkehrsträger immer noch eine EEG-Zulage zahlen muss.“

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Lukas Baumelt

DAS GESCHÄFTSJAHR

- 2018 transportierte Kombiverkehr 937.837 Lkw-Sendungen (1,9 Millionen TEU), 2,1 Prozent weniger als im Vorjahr.
- Die Anzahl der nationalen Sendungen reduzierte sich um 3,6 Prozent auf 200.059, blieb aber mit 21 Prozent weiterhin eine wichtige Stütze im Gesamtaufkommen von Kombiverkehr.
- Im internationalen Verkehr wurden 737.778 Lkw-Sendungen transportiert (rund 1,5 Millionen TEU). Der Sendungsrückgang gegenüber dem Vorjahr betrug 1,7 Prozent.
- Das Ergebnis nach Steuern ging von 981.981 Euro im Jahr 2017 auf 870.550 Euro im vergangenen Jahr zurück. Der Umsatzerlös reduzierte sich um 21,8 Millionen Euro.

GÜTER BEWEGEN

mit unserem Service für Handel und Hersteller rund um Reifen und Räder von 3 bis 54 Zoll. Kompetent. Zuverlässig. Nah.

www.bohnenkamp.de

Moving Professionals

KOMBIVERKEHR-GESCHICHTE

- Am 11. Februar 1969 wurde die Kombiverkehr Kommanditgesellschaft auf Initiative des damaligen Verkehrsministers Georg Leber unter Beteiligung der Verbände des Güterfernverkehrs, des Speditions- und des Möbeltransportgewerbes sowie der Deutschen Bundesbahn und von 56 Straßentransporteurern und Kraftwagenspediteuren in Frankfurt am Main gegründet.
- Der erste Zug von Kombiverkehr startete am 1. Juli 1969 im Verladebahnhof Frankfurt am Main (Ost) und hatte Hamburg als Ziel. Weitere Linien verbanden das Ruhrgebiet mit Mannheim beziehungsweise Stuttgart und Hamburg mit München.
- Heute unterhält Kombiverkehr (130 Mitarbeiter) ein europäisches Netzwerk mit wöchentlich über 770 Direkt- und Shuttlezügen und hält Beteiligungen an 26 Gesellschaften im In- und Ausland.

„Wir setzen um und liefern“

DB-Cargo-Vorstand Dr. Roland Bosch über Verbesserungsziele und Mitarbeiterbindung

trans aktuell: Herr Dr. Bosch, was sind die wichtigsten Aufgaben, an denen Sie und Ihr Team arbeiten?

Roland Bosch: Das Allerwichtigste sind zufriedene Kunden. Und dabei sind wir schon ein ganzes Stück des Weges vorangekommen. Ich habe auf der Messe in München mit vielen Kunden gesprochen, und sie haben nach eigenem Bekunden wahrgenommen, dass wir uns bereits in puncto Qualität verbessert haben.

Und wie haben Sie das erreicht?

Wir steuern unser Netzwerk präziser, etwa mit klassischen Instrumenten wie Datentransparenz, klaren Verantwortlichkeiten, und arbeiten systematisch an Schwachstellen – keine Wunderdinge, aber das zeigt erste Wirkung.

Was sind die weiteren Themen?

Unsere zweite Aufgabe nach dem Thema gute Qualität ist Wachstum. Wenn die Kunden mit unserer Leistung zufrieden sind, wollen wir auch mit ihnen wachsen. Und wir glauben, dass die Gelegenheit dazu gut ist, denn der Vorteil, dass die Eisenbahn CO₂-verträglicher ist als die Straße, wird immer wichtiger. Der dritte Punkt ist Profitabilität – da gibt es einige Effizienzthemen, an denen wir noch arbeiten müssen.

Allen Bemühungen zum Trotz geben immer noch viele Spediteure und Logistikdienstleister der Straße den Vorzug. Wann kann die Schiene ihren Vorteil wieder voll ausspielen?

Zunächst einmal sind wir dem Bund dankbar für die Senkung der Trassenpreise. Es war ein sehr starkes Signal für den ganzen Sektor, dass die Politik es mit der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene ernst meint. Nun gilt es, gemeinsam mit allen Beteiligten die weiteren Themen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr umzusetzen. Wir brauchen nicht ständig neue Konzepte. Besser ist es, von der reinen Ankündigung hin zur Aussage „Wir setzen um und liefern“ zu kommen.

Die Bahn muss sich auch Kritik gefallen lassen zum ständigen Personalwechsel, auch in den Führungsebenen. Kritiker sagen, dass zu wenig Führungskräfte aus dem System Bahn kommen. Wie wollen Sie das in den Griff bekommen?

Wir müssen sehen, dass wir einen positiven Verstärkungskreis hinbekommen. Was ich damit meine, möchte ich an einem Beispiel erklären: Wir hatten einen sehr anspruchsvollen Kunden, der uns – zu Recht – kritisiert hat. Diesem Kunden haben wir erklärt, dass wir für ihn besser werden wollen, und haben daran auch hart gearbeitet – mit Erfolg. Alle, die daran beteiligt waren, freut das enorm. Wenn Leute Erfolg spüren, arbeiten sie auch lieber in einem Unternehmen. Wir müssen die vorgeannten Ziele Qualität, Profitabilität und Wachstum mit den Erfolgserlebnissen der Mitarbeiter verketten. Die Mitarbeiter sollen sehen, dass eine Technologie, die sie entwickelt haben, wirklich eingesetzt wird, dass Verbesserungen, an denen sie arbeiten, wirklich realisiert werden. Dann erkennen sie den Sinn ihrer Arbeit und haben auch weiter Spaß daran. Auch so reduziert man die Fluktuation, sowohl auf Mitarbeiter- als auch auf Vorstandsebene.

Ist es denn egal, ob jemand aus dem Schoß der Bahn kommt?

Ich denke, das sieht man deutlich auch bei Xrail. Wenn man etwa die Vorteile der Digitalisierung für den Sektor Eisenbahn nutzen will, braucht man Experten für Digitalisierung und IT – und das sind nicht nur Mitarbeiter, die reine Eisenbahner sind. Wir müssen neue Kompetenzen sinnvoll mit dem Wissen der Mitarbeiter kombinieren, die eine lange Eisenbahnertradition haben. Nur dann werden wir gut sein.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Olivier Hess



ZUR PERSON

- Dr. Roland Bosch ist seit dem 1. Dezember 2017 Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo.
- Zuvor war er Finanzvorstand und dann ab 2013 Vorstand Produktion bei der DB Netz.
- Nach dem Studium (Physik in Oxford und Betriebswirtschaftslehre in Tübingen) startete er seine Karriere bei der Boston Consulting Group. Station machte er zudem bei Daimler.

XRAIL-KAPAZITÄTSABFRAGE

- DB Cargo ist eines der Mitglieder der europäischen Einzelwagenallianz Xrail.
- Ein neues gemeinsames Produkt ist das Kapazitätsbuchungssystem Xrail Capacity Booking (XCB). Das Rollout bei DB Cargo soll bis Ende 2020 erfolgen.
- Mit dem System können Transportkunden einen durchgängigen Transport im internationalen Einzelwagenverkehr auf der Schiene planen. Unternehmen geben Start und Ziel, Datum des Transports sowie die Menge ein. Der nationale Transportpartner ermittelt daraufhin die grenzüberschreitende Transportroute und gibt anhand derer eine geplante Ankunftszeit (ETA) an den Kunden weiter.
- Sagt diesem die Buchung zu, sind die Transportkapazitäten automatisch gebucht. Per Sendungsverfolgung gibt es bei Verzögerungen eine automatische Benachrichtigung und die Zusendung einer neuen ETA.



FIATPROFESSIONAL.DE

SO SEHEN SIEGER AUS.



**LESER HABEN GEWÄHLT:
PLATZ 1 FÜR DEN FIAT DUCATO.**

Der Fiat Ducato ist der beste Transporter. Das haben die Leser dreier Fachzeitschriften entschieden, die den italienischen Transporter-Bestseller in diesem Jahr bei den ETM Awards auf Platz 1 der Kategorie Transporter bis 3,5 Tonnen in der Importwertung gewählt haben. Profis wissen eben, dass sie sich auf die Vielseitigkeit des Ducato verlassen können. Da ist es auch kein Wunder, dass der Fiat Ducato beim Verkauf in zwölf Ländern die Nummer 1 und nun bereits im fünften Jahr in Folge europäischer Marktführer ist. Wir sagen: Grazie mille!


PROFIS WIE SIE

„Es war der richtige Weg“

CEO Ewald Raben über das neue ETA-Tool und die Zukunft des Stückgutmarkts



ZUR PERSON

- Ewald Raben ist Vorstandsvorsitzender (CEO) der Raben Group
- Nach seinem Studium an der Universität Rotterdam gründete er mit zwölf Mitarbeitern 1991 eine Niederlassung in Polen
- Derzeit sind in der Raben Group 7.500 Mitarbeiter in zwölf europäischen Ländern beschäftigt, davon 3.000 in Deutschland, wo Raben inzwischen mit 34 Niederlassungen vertreten ist

trans aktuell: Herr Raben, der Transport- und Logistikbranche geht es gut, trotzdem gibt es Prognosen zufolge eine gewisse Unsicherheit. Wie geht es Ihnen?

Ewald Raben: Davon kann keine Rede sein. Sicher, in der Automobilbranche steht mit den alternativen Antrieben ein Umbruch bevor, und keiner weiß, welche Folgen das für die Hersteller, Lieferanten und Logistiker haben wird. Aber wann haben wir denn eine total sichere Planung gehabt?

Ein Thema, das Sie auf der Messe Transport Logistic in den Vordergrund gestellt haben, ist ein IT-Tool zur Sendungsverfolgung in Echtzeit, die ETA.

Dieses ETA-Tool hat noch keiner der anderen Stückgutakteure auf dem Markt, und da springen viele Kunden darauf auf.

Wie funktioniert das im Detail?

Wir haben zusammen mit unseren Partnern TIS und PTV ein mobiles Gerät und eine Software entwickelt, mit der man über die Transportzeit und die Dauer der

Entladung die voraussichtliche Ankunftszeit der Sendung kalkulieren kann. Treten in dem Prozess Verspätungen auf, wird auf Basis einer GPS-Lokalisierung des Fahrzeugs und aktueller Straßenmeldungen die erwartete Zustellzeit in Echtzeit aktualisiert. Das Gerät wollen wir in jedem unserer Lkw in Europa verbauen, auch die Fahrzeuge der Subunternehmer sollen damit ausgestattet werden.

Welche Daten liegen dem System zugrunde?

Neben den Verkehrs- und Tourendaten sind auch die Zeiten hinterlegt, die ein Lkw voraussichtlich bei Kunden verweilen wird. Mit jeder Tour werden weitere Daten gesammelt, und mit der Zeit werden die Voraussagen so immer besser.

Das System läuft seit rund einem halben Jahr. Wie genau wird die ETA dargestellt?

ETA ist die erwartete Lieferzeit einer Sendung, die auf der Grundlage von GPS sowie der Verkehrslage ermittelt wird. Dank dieser Information erhalten unsere

Kunden ein genaues, zweistündiges Lieferfenster – damit sie ihren Betrieb effizienter planen können. Im Moment erreichen mehr als 74 Prozent der ETA-Sendungen die Empfänger innerhalb des berechneten Lieferfensters. Ihre Zahl steigt von Tag zu Tag.

2018 hat die Raben Group ihr eigenes Stückgutnetzwerk gestartet. Was steht hier noch an?

Das Netzwerk steht, die operative Integration ist seit 1. Juni abgeschlossen. Damit haben wir jetzt eine alleinige operative Gesellschaft in Deutschland. Das Netzwerk ist stabil, und auch die Qualität hat sich im Laufe von 2018 deutlich verbessert, und das ist auch 2019 ohne Abbruch der Fall. Den kompletten Einfluss zu haben auf das Netzwerk und jeden Standort, das war der richtige Weg.

Sind Sie mit dem Netzaufbau fertig?

2019 haben wir zwei Standorte hinzugefügt, in Fahrbinde bei Schwerin und zum 1. Mai in Neumünster. Das sind zwei Greenfield-Operations, also zwei

Betriebe, die wir komplett neu aufgebaut haben. Da wir jetzt selbstständig arbeiten und die Netzwerkentwicklung selbst bestimmen können, ist so etwas möglich. Ich betrachte das Netzwerk jetzt nicht mehr als im Aufbau, sondern als ein Netz, das sich normal weiterentwickelt.

Wie war denn das Jahr 2018, wie läuft es im laufenden Jahr?

Im vergangenen Jahr waren wir im Plan, beim Umsatz haben wir ein Wachstum von rund vier Prozent erzielt, beim Ebit etwa 40 Prozent zugelegt. Und auch 2019 ist in den ersten vier Monaten absolut zufriedenstellend und die Geschäftsentwicklung gut.

Alle Stückgutakteure kämpfen mit dem Fachkräftemangel und dementsprechend hohen Personalkosten. Wie sieht es in den Raben-Niederlassungen aus?

Personal ist immer ein Thema, denn unsere Branche steht sehr unter Wettbewerbsdruck, was auch stark getrieben wird durch unsere Kunden, die sehr kostenbewusst sind. Wir rekrutieren neue

Mitarbeiter und bemühen uns, sie zu entwickeln, zu betreuen und zu coachen. Aber wir brauchen auch Kunden, die das Konzept der Mitarbeiterentwicklung akzeptieren. Meine Meinung ist: Wer bei einer Tour auf den letzten Euro arbeitet, wird nicht lange Bestand haben. Lkw-Fahrer müssen ordentlich bezahlt werden. In den Niederlanden gibt es etwa einen Kollektivvertrag, da wird der Wettbewerb nicht auf dem Rücken des Fahrers ausgespielt. Ich bin ein starker Verfechter dieses Konzepts.

Das heißt, Unternehmen sind mehr tarifgebunden?

Richtig, der Vertrag gilt landesweit für alle Unternehmen, damit zahlen alle das Gleiche. Wir müssen doch als Unternehmer in der Lage sein, dass alle ein faires Gehalt bezahlen – und es nicht so machen wie manche, die ein niedriges Gehalt zahlen und den Lohn anderweitig aufstocken.

Auf der Messe in München wurde auch über das Thema Kooperation der Kooperationen geredet. Wagen Sie einen Blick in die

Glaskugel: Wie sieht der Markt in einigen Jahren aus?

Bei einem Blick in die Glaskugel lag ich schon richtig – und bei der Frage, ob Raben überleben kann, ohne Teil einer Kooperation zu sein. Ich denke, dass es in wenigen Jahren drei bis vier große Stückgutanbieter geben wird – und wir sind einer davon. Dazu noch eine Anzahl von Netzwerkkooperationen, deren Zahl sich aber im Vergleich zu heute sicher weiter reduzieren wird.

Was sind die nächsten Schritte der Raben Group?

Wir haben unseren Anteil an der italienischen Sita-Gruppe von 20 auf 51 Prozent aufgestockt – das war ein großer Schritt in Richtung einer europäischen Expansion. Mehr kann ich noch nicht sagen.

Text und Foto: Ilona Jüngst

Alles steht auf Kurs Wachstum

B+S baut Logistikflächen weiter aus – Transport als neue Dienstleistung für Kunden

Die Bagger stehen nicht still. Ob im Bremer Güterverkehrszentrum (GVZ), in Ulm oder am Standort Bielefeld, wo erst jüngst in einem Erweiterungsbau mit 20.000 Quadratmetern die Einlagerung stattfand: Für seine Kunden lässt B+S weiter kräftig bauen. Neu ist, dass der Logistikdienstleister auch die eigenen Transportkapazitäten ausbauen will.

Am Standort Alzenau etwa, wo B+S für den Confiserie-Filialisten Arko/Hussel die Zentrallagerfunktion übernimmt, gehört zu den Leistungen auch die Filial-

belieferung im süddeutschen Raum sowie in Österreich. Sieben 40-Tonner mit Hebebühne hat B+S hier im Einsatz. „Das ist ein neuer Geschäftsbereich von uns, der Sinn macht. So können wir dem Kunden alles aus einer Hand anbieten“, sagt Stefan Brinkmann, geschäftsführender Gesellschafter. Laut Brinkmann soll der Bereich daher ausgebaut werden; zu den bereits vorhandenen insgesamt 60 Fahrzeugen sollen 20 neue Kühlfahrzeuge kommen.

Der Transport ist für Brinkmann die Ergänzung zu den Kontraktlogistikdienstleistungen, dem Schwerpunkt bei B+S, vor allem für Kunden aus dem Konsumgüter- und Lebensmittelbereich. Der Bedarf kennt laut Brinkmann derzeit nur eine Richtung: nach oben. 320.000 Quadratmeter Logistikfläche an zwölf Standorten bewirtschaftet das Unternehmen mit Sitz in Borgholzhausen inzwischen, alle nach IFS (International Food Standard) zertifiziert.

Auch das Thema E-Commerce-Fulfillment bearbeitet B+S laut Brinkmann inzwischen so erfolgreich, dass neben Bielefeld auch Nürnberg zu einem E-Commerce-Standort ausgebaut werde, inklu-

sive eines automatischen Kleinteilelagers (Autostore). An den E-Commerce-Standorten bündelt B+S die Services für mehrere kleinere Kunden aus dem Onlinehandel, darunter neben Anbietern von Lebensmitteln mit verschiedenen Temperaturbereichen auch zunehmend Fashionkunden, für die B+S Multichannel-Leistungen übernimmt.

Um den Kundenstamm zu diversifizieren, werden neue Lagerstandorte laut Brinkmann generell mit einer Höhe von 14 Metern geplant, um bis auf 12 Meter Höhe lagern zu können. Ein Wachstumssegment ist etwa der Pharmabereich. Prädestiniert für einen weiteren Ausbau ist der Standort Ulm ebenso wie Bielefeld, wo B+S bereits eine Großhandelserlaubnis hat.

Viele Chancen, aber auch viele Herausforderungen: Ist eine Immobilie entwickelt, stehen in der Regel innerhalb von acht Wochen die Regale, die IT und die Kühlung. Aber der Weg dahin ist zuweilen nicht einfach. „Wir wollen den Kundenwünschen nachkommen und müssen gleichzeitig auch verfügbare Flächen finden – das ist die besondere Herausforderung,

wenn das Logistikzentrum nahe dem Produktionsstandort stehen soll“, sagt Geschäftsführer Stefan Brinkmann. Und damit ist es nicht getan. „Bei einer plötzlichen Bestandserweiterung eine beliebige große Anzahl an Palettenstellplätzen von einem Tag auf den anderen verfügbar zu machen, fordert selbst uns heraus.“

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Thomas Küppers

320.000
Quadratmeter

LOGISTIKFLÄCHE
BEWIRTSCHAFTET B+S

AKTUELLE PROJEKTE

- Neben dem Firmensitz Borgholzhausen ist B+S aktuell auch in Hamburg, Bielefeld, Herford, Augustdorf, Zettlitz, Alzenau, Eppertshausen, Ulm und Nürnberg vertreten
- GVZ Bremen: Neubau mit 25.000 Quadratmetern (ab Oktober)
- Bielefeld: Erweiterung des bestehenden Standorts um eine neue Logistikhalle mit 20.000 Quadratmetern
- Beselich: Neubau mit 15.000 Quadratmetern (ab September)



Platz für weiteres Wachstum

Dialog zieht um – neuer Hub in Friedewald bietet Lagermöglichkeiten



Die Kooperation Dialog zieht mit ihrem Zentralhub aus Hauneck weg. Nach der Kündigung wegen Eigenbedarfs hat das Netzwerk einen neuen Hubstandort in Friedewald gefunden, nur 150 Meter von der Autobahn entfernt. Seit 1997 hatte die auf Markenartikel und Konsumgüter spezialisierte Kooperation ihren Hub am Standort von Kühne + Nagel in Hauneck betrieben.

Der Standort in Friedewald verfügt über eine Umschlagfläche von 6.000 Quadratmetern, von denen Dialog 3.500 Quadratmeter belegt. Zudem verfügt der neue Hub über ein Lager mit 700 Palettenstellplätzen und Erweiterungsmöglichkeiten. Dies bedeutet laut Uwe Komma, Vorstand von Dialog, dass es Dialog-Partnern möglich ist, am Hub für ihre Kunden Waren zu lagern, die die Kunden dann direkt vom

Hub aus abrufen können. Vorteil: Der Hauptlauf zum Hub entfällt, die Sendungen können deutlich später abgerufen und direkt vom Hub aus ins System eingespeist werden. Der neue Standort ist laut Komma nur 13 Kilometer vom bisherigen Standort entfernt, sodass keine Fahrpläne umgestellt werden müssen.

Hubbetreiber ist die Gesellschaft Drehkreuz Mitte, deren Gesellschafter die Spedition Krug aus Alheim sowie das Unternehmen KD Holding aus Ehrenkirchen sind. Die gemeinsame Gesellschaft wird dann von Dialog für den Hubumschlag bezahlt.

Sowohl der Hubumschlag als auch die Lagerkapazität ist bei 14 bis 18 Grad voll temperiert, die Linienverkehre zu den Dialog-Partner-Standorten werden mit temperierten Kühlaufliegern durchgeführt. Dialog bildet diese Temperaturschiene flächende-

ckend ab, laut Komma liegt der Anteil an temperaturgeführten Sendungen im System inzwischen bei rund 25 Prozent. Bei den Sendungen, die im System bewegt werden, handelt es sich laut Komma um Konsumgüter – der überwiegende Teil sind Lebensmittel – und um grundsätzlich lebensmittelkonforme Güter wie Nahrungsergänzungsmittel und Kosmetik, aber auch um Papier, Verpackungsmaterial oder systemkonforme Baumarktprodukte.

Laut Komma ist der neue Standort auch deshalb ideal, weil neben dem Dialog-Zentralumschlag vom Hubbetreiber auch der Umschlag für ein Pharmanetzwerk abgebildet werden soll, das zeitversetzt an den Start gehen soll. „Diese Konstellation lässt Synergien erwarten“, sagt Komma.

Laut dem Vorstand des Netzwerks, das seinen Sitz in Backnang hat, „sind alle Vorzeichen rund um

den neuen Hub sehr positiv“. Komma plant daher, die Marketingaktivitäten des Netzwerks zu verstärken, um weitere Kunden, vor allem im Lebensmittelbereich, zu gewinnen. Bereits heute bietet das Netzwerk seinen Partnern, wenn gewünscht, Vertriebsunterstützung für die Kundenakquise an. „Denn die Unternehmen müssen in dem Segment schon hohe Anforderungen erfüllen, etwa durch Investitionen in Spezial-Equipment oder Zertifizierungen.“ Dies zähle sich jedoch entsprechend aus, denn das Segment Bestand hat, dessen ist sich Komma ganz sicher. „Neben den großen Logistikonzernen, die im Foodbereich agieren, brauchen die Kunden auch in Zukunft eine dritte Kraft, zumal die B- und C-Kunden Logistikpartner auf Augenhöhe wollen.“

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Dialog, Jüngst



„Dialog-Partner können am Hub Waren lagern“

UWE KOMMA,
VORSTAND VON DIALOG



Sebastian Dust,
Leiter Full Service

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

www.krone-trailer.com



KRONE
Wir transportieren Zukunft

Schluss mit dem Rampen-Frust

ETM Verlag startet Rampenguide im Januar 2020 – mehr Effizienz und weniger Konflikte beim Be- und Entladen

MEHR IM NETZ

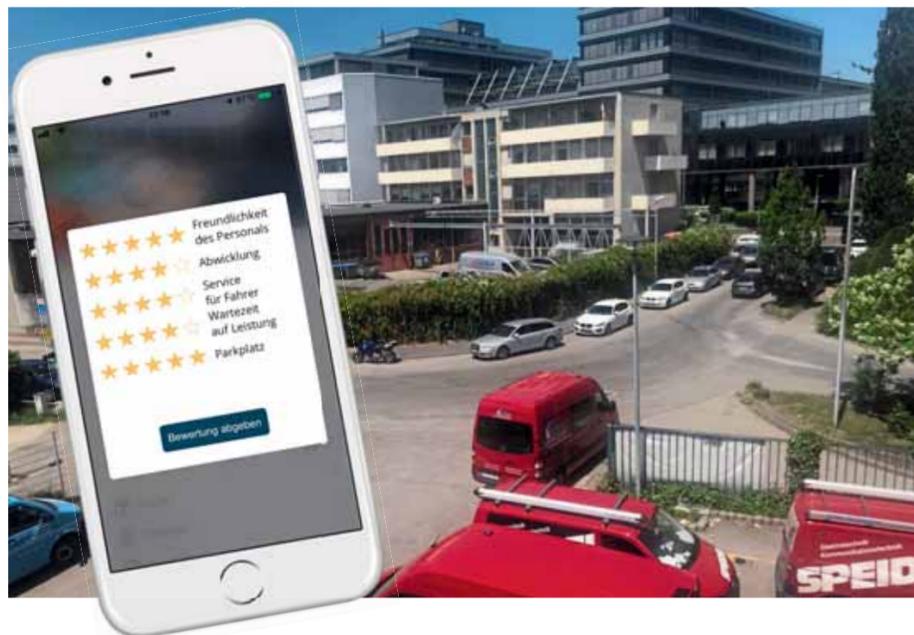


MEHR ZUM THEMA
etm.de/rampenguide

Unklare Lieferpapiere, lange Wartezeiten, Ärger beim Palettentausch: An Laderampen verbrennen Fahrer oft unfreiwillig Zeit und Geld. Und auch die Empfängerseite schiebt des Öfteren Frust, da Probleme an der Rampe fast alltäglich sind. Um vor allem die Kommunikation zwischen beiden Seiten zu verbessern, entwickelt der ETM Verlag die Lösung Rampenguide. Damit können Verlager und Lieferanten ihren Warenumschlag optimieren und Konflikte an der Rampe vermeiden.

Der Rampenguide wird in die Fernfahrer-Truck-Stops-App integriert, die für iOS und Android erhältlich ist. Die Fernfahrer-Truck-Stops-App ist europaweit in sieben Sprachen verfügbar. In Vorbereitung sind zudem Rumänisch und Russisch. ETM plant, den Rampenguide im Januar 2020 an den Start zu bringen.

Hierfür sammelt der Fachverlag die Rampendaten von deren Betreibern sowie von Fahrern und Disponenten. Dabei handelt es sich um Daten wie beispielsweise die Öffnungszeiten, Mel-



depunkte sowie Geokoordinaten. Zudem kann der Rampenguide zu jedem Point of Interest (POI) Bilder anzeigen.

Nach der Qualitätssicherung der Daten nimmt ETM die jeweilige Rampe in das Verzeichnis auf. Wer Informationen zu mehreren Rampen übermitteln möchte, erhält von ETM eine entsprechende Vorlage. Ebenso ist ein Datenaustausch per App möglich.

Um die Daten zu pflegen, erhalten Rampenbetreiber einen Zugang via Back-End oder per Schnittstelle. Disponenten können dann ab 2020 über www.rampenguide.de die Fahrten planen und Details zum Abladeort recherchieren. Fahrer wiederum greifen mobil über die Fernfahrer-Truck-Stops-App auf die relevanten Rampendaten zu.

Wartezeit bis zur Leistung, die Abwicklung und die Services für den Fahrer. Zu letzteren Kriterien zählt auch die Verfügbarkeit von Toiletten.

Aus dem B2C-Bereich ist bekannt, dass Bewertungen von Nutzern und Kunden durchaus zu Verbesserungen führen können. Eine mögliche Folge könnte auch sein, dass Rampen mit dauerhaft schlechten Bewertungen gar nicht mehr angefahren werden oder nur noch gegen Aufpreis.

In ersten Präsentationen erhielt ETM für den Rampenguide ein positives Feedback, besonders von Spediteuren. „Hier entsteht eine Lösung, die uns Speditionen die Informationen liefert, die wir zur Optimierung der Anlieferung brauchen“, erklärt Andreas Diez, Geschäftsführer der Spedition Diez aus Dettingen unter Teck und einer der Initiatoren.

Thomas Schulte-Lindhorst, Geschäftsführer der Spedition Schulte-Lindhorst in Rietberg, ist überzeugt: „Reibungslose Abläufe an der Rampe sind Bestandteil unserer Optimierungsstrategie. Diese Lösung war überfällig.“

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Spedition Diez, Spedition Schulte-Lindhorst | Montage: ETM



„Diese Lösung war überfällig“

THOMAS SCHULTE-LINDHORST,
GESCHÄFTSFÜHRER
SPEDITION SCHULTE-LINDHORST



„Wir brauchen den Rampenguide zur Optimierung der Anlieferung“

ANDREAS DIEZ,
GESCHÄFTSFÜHRER
SPEDITION DIEZ

Verkehrssicherheitsreport „Kinder im Straßenverkehr“



Kinder gehören im Straßenverkehr zu den am meisten gefährdeten Personengruppen. In den letzten Jahren hat sich zwar vieles zum Positiven hin entwickelt. „Insbesondere in Deutschland und Europa wurden schon große Fortschritte erzielt. Aus diesen Erfahrungen können auch andere Regionen der Welt Maßnahmen ableiten. Doch auch hierzulande gibt es noch Potenziale, die Verkehrssicherheit von Kindern weiter zu verbessern“, mahnte Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE, bei der Vorstellung des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2019. Im Mittelpunkt des Reports stehen diesmal Kinder unter 15 Jahren.

Er zeigt auf, wo es – in den Bereichen Mensch, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur – anzusetzen gilt, um alle Potenziale für die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern effizient zu nutzen.

Zu den wichtigsten Aufgaben zählt dabei die Verkehrserziehung, die idealerweise schon im Vorschulalter beginnt. Denn entwicklungsbedingt sind Kinder oft nicht in der Lage, in Gefahrensituationen die richtige Entscheidung zu treffen. Zusätzlich müssen aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmer für die besonderen Verhaltensweisen von Kindern im Straßenverkehr sensibilisiert werden. „Erwachsene Verkehrsteilnehmer und hier vor allem die Eltern sollten außerdem immer mit gutem Beispiel vorangehen und sich ihrer Vorbildrolle bewusst sein – zum Beispiel wenn sie eine

Straße überqueren oder wenn sie beim Radfahren einen Helm tragen“, gab der DEKRA Vorstand zu bedenken.

Zudem ist es wichtig, gerade in der Umgebung von Kindergärten und Schulen für eine sichere Straßenverkehrsinfrastruktur zu sorgen, etwa durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Schließlich hat bei einem Unfall die Kollisionsgeschwindigkeit gravierende Auswirkungen auf die Schwere von Verletzungen. Wichtig ist auch das Thema „Elterntaxi“. Es ist gut gemeint, den Nachwuchs quasi bis vor die Türe zu fahren, trägt aber nicht dazu bei, das selbstständige und sichere Verhalten von Kindern im Straßenverkehr zu fördern. Im Gegenteil: Das „Elterntaxi“ sorgt oftmals im Umfeld von Kindergärten und Schulen für zusätzliches Gefährdungspotenzial.

Häufige Unfallursache im Straßenverkehr sind Fehler des Menschen wie beispielsweise Ablenkung. Neuerliche Tests von DEKRA für den Verkehrssicherheitsreport zeigen dabei wieder das große Nutzenpotenzial von automatischen Notbrems-Assistenzsystemen mit Fußgängererkennung.

Zur Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr kann auch beitragen, wenn sie kontrastreiche Kleidung mit retroreflektierenden Elementen tragen und ihre Fahrräder über funktionsfähige Bremsen und lichttechnische Einrichtungen verfügen.

Weitere Informationen zum aktuellen DEKRA Verkehrssicherheitsreport:
www.dekra-roadsafety.com

Rampen bewerten

Ein wesentlicher Aspekt ist die Bewertung der Rampen. Die Idee dazu reicht bei ETM ins Jahr 2013 zurück. Schon damals war trans aktuell auf der Suche nach der besten Rampe Deutschlands. Daraus hat sich nun der Rampenguide entwickelt.

Kriterien bei der Bewertung sind beispielsweise die Parkplatzsituation, die Freundlichkeit des Personals an der Rampe, die

DER RAMPENGUIDE

- Warenumschlag optimieren durch strukturierte Erfassung und Darstellung aller relevanten Daten
- Bereitstellung der Informationen für Disponenten auf der Website mit Volltextsuche
- Informationen auch unterwegs per App (Android, iOS) abrufbar
- Informationen in vielen europäischen Sprachen verfügbar
- Deutlich sichtbare Darstellung von Öffnungszeiten und Meldepunkten
- Präzise Geokoordinaten und Fotodokumentation erleichtern die Anfahrt
- Infos zur Zeitfensterbuchung, zum Palettentausch und zu erforderlichen Hilfsmitteln
- Qualitätsmanagement durch Feedback von Fahrern
- Zugriff auf die eigenen Rampendaten und Kommentare der Anlieferer
- Angaben zur benötigten Sicherheitsausrüstung

Beruf in neuem Licht

Cockpit statt Büro – Trucker-Prinzessin Christina Scheib ist Botschafterin für Lkw-Fahrerinnen



1,7 Prozent

ALLER BERUFS-
KRAFTFAHRER SIND
WEIBLICH

Präsent und aufmerksam sitzt Christina Scheib (34), gekleidet in einen schicken Hosenanzug, in der ersten Reihe bei einem Forum der Messe Transport Logistic in München. Es geht um Berufskraftfahrer und darum, wie der Beruf auch für Frauen attraktiver werden kann. Als Christina Scheib schließlich vom Chef des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Professor Dirk Engelhardt, als Botschafterin für Berufskraftfahrerinnen vorgestellt wird, betritt sie festen Schrittes die Bühne. Dort stehen insgesamt sieben Sessel für sie und die anderen Teilnehmer einer BGL-Podiumsdiskussion mit dem Titel „Lkw-Fahrer 4.0 – quo vadis, Berufskraftfahrer?“ bereit. Fachlich versiert und charmant wird die Truckerin während der Veranstaltung Rede und Antwort stehen.

Ansonsten sind auf der Messe eher wenige Lkw-Fahrer zu sehen – und noch weniger Lkw-Fahrerinnen. Und doch geht es beim Forum des BGL um genau diese Berufsgruppe. Denn in der ganzen Branche ist bekannt, dass es in Deutschland mächtig an Berufskraftfahrern mangelt. Aber auch an Berufskraftfahrerinnen – die im Folgenden jeweils in der männlichen Form genannt werden, was ausschließlich der besseren Lesbarkeit geschuldet ist.

Christina Scheib hat eine Mission und formuliert sie als Botschaft für alle Lkw-Fahrer: „Gebt nicht auf, wir sind wahnsinnig wichtig für die Gesellschaft!“ So sagt sie es im Gespräch mit unserer Redaktion und fügt hinzu, extra für die weiblichen Fahrer: „Lebt eure Träume! Frauen sollen sich mehr trauen!“ Ihr Traum sei es schon immer gewesen, sich für Frauen einzusetzen – auch für

die, die schon vor ihr „da waren“. Außerdem möchte die engagierte, junge Fahrerinnen die Themen rund um Berufskraftfahrer in einem anderen Licht darstellen. Dass sie nun Botschafterin des BGL ist, hat sie ihrer eigenen Initiative zu verdanken, „weil es mir so wichtig ist“, ist ihre schlichte Begründung.

Ihren Traum konnte die 34-Jährige schon ein bisschen im TV-Format „Asphalt Cowboys“ auf DMAX als „Trucker-Prinzessin“ ausleben. Auch der „Münchner Merkur“ berichtete über sie, und die „Bild-Zeitung“ betitelte sie gar als „Trucker-Königin vom Tegernsee“. Und so war es wohl nur eine Frage der Zeit, bis sie der BGL als Botschafterin für Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen verpflichtete.

Truckerin seit acht Jahren

Insgesamt acht Jahre lang ist Christina Scheib mittlerweile als Lkw-Fahrerin unterwegs. Zuvor hatte sie im Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen gearbeitet und war auch davor am Schreibtisch tätig gewesen: in verschiedenen Krankenhausverwaltungen, beispielsweise als Sekretärin eines Chefarztes. Auch eine Ausbildung zur Rettungsanleiterin absolvierte die junge Frau und transportierte Patienten, Blut oder Medikamente. Für ihre Ausbildung als Berufskraftfahrerinnen entschied sich Christina Scheib während einer Tätigkeit als Bürokauffrau und finanzierte sich die Erfüllung dieses Traums durch einen Nebenjob, der ebenfalls eher als Männerdomäne gilt: bei der Pannenhilfe. Berufskraftfahrerinnen schließlich war sie zunächst im Baustellenverkehr.

Seit Kurzem ist die 34-Jährige bei SGR-Logistik in Wolfratshausen

angestellt und postete auf Facebook an ihrem ersten Arbeitstag stolz ihren nigelgelbblauen 40-Tonner von Scania, genauso auf Instagram, wo die engagierte Berufskraftfahrerinnen sehr präsent ist. Regelmäßig postet Christina Scheib auf ihren Social-Media-Kanälen aus ihrem Alltag, schreibt Beiträge für ein Blog des österreichischen Reifenherstellers Semperit, der sich unter dem Namen „Unermüdet. Wie Du“ finden lässt, bezieht Stellung, wenn sich ein Vater Sorgen macht, weil seine Tochter Berufskraftfahrerinnen werden möchte, oder gibt via Facebook anderen Fahrern Tipps, wie man auf Tour im Falle von Krankheit oder Zahnschmerzen Unterstützung bekommen kann.

„Mein neuer Arbeitgeber unterstützt mich als BGL-Botschafterin zu 100 Prozent“, berichtet Christina Scheib, „und er ist sogar stolz.“ Überrascht hat sie an ihrer neuen Aufgabe, dass sie überhaupt so gefragt ist, dass es so viel Zuspruch gibt, aber auch, dass „so viel Negatives kommt, vor allem im Internet“. Es sei gar schon vorgekommen, dass Fahrer einerseits zwar sagten, sie wollten an ihrer großen Arbeitsbelastung etwas ändern, dann aber doch keine Frauenquote wollten. Einer habe sogar behauptet, dass Frauen als Lkw-Fahrer arbeiten, verstoße gegen das Grundgesetz. Die Trucker-Prinzessin berichtet aber auch von ganz und gar nicht prinzeßinnenhaften Begebenheiten auf Rastplätzen – wo sie manchmal schon gleich zu Pausenbeginn die Vorhänge zuzieht – oder an Abladestellen, bei denen Fahrern grundsätzlich nicht erlaubt werde, die Toilette aufzusuchen.

Unterwegs ist Christina Scheib in ganz Europa, auch mehrtägige Touren stehen auf dem Programm. Sie transportiert die unterschiedlichsten Waren, von Obst und Gemüse bis zu Bauteilen, „immer das, was gerade ansteht“. Mit an Bord sind immer ihr Maskottchen, ihr „Brummi“, und ihr Namensschild mit dem Aufdruck „Prinzessin“.

Ganz egal, ob sie gerade fährt, sich mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) in einem Video auf Bayerisch übers Lkw-Fahren unterhält, beim Charity-Projekt Trucker for Kids auftritt oder bei einer Fachmesse auf dem BGL-Podium mit Experten diskutiert, eines wird ganz klar: Diese Frau hat eine Mission – eine Botschaft an die gesamte Gesellschaft und vor allem an Frauen, die Lkw-Fahrerinnen sind oder es werden wollen.



reddot award 2019
winner

Der neue GRAMMER Roadtiger Fahrersitz für die Nachrüstung bietet ein Höchstmaß an Komfort und Ergonomie für ein spannendes Fahrerlebnis. Mit seiner umfangreichen Komfort-Ausstattung setzt er neue Maßstäbe in seiner Klasse!

BOTSCHAFTERIN DES BGL

- In Deutschland fehlen aktuell rund 45.000 bis 60.000 Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen – die veröffentlichten Zahlen variieren.
- Nur rund 1,7 Prozent der Lkw-Fahrer sind Frauen.
- Seit April ist Christina Scheib für den BGL als Botschafterin für Frauen im Logistikbereich tätig.
- Professor Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des BGL, sagt: „Ich habe das Engagement von Frau Scheib sofort als positiv angesehen.“ Im Verband seien bei der Entscheidung für sie als Botschafterin

alle weiblichen Führungskräfte einbezogen gewesen.

- Dem BGL geht es mit seiner Botschafterin darum, dem Fahrermangel auch damit zu begegnen, dass der Beruf für Frauen attraktiver wird und sich für flexiblere Teilzeitarbeitsmodelle öffnet.
- Der BGL möchte mit Christina Scheib Frauenstammnisse gründen und hat bereits Unternehmen besucht, gestärkt in dieser Sache durch seine Botschafterin. „Wir brauchen jetzt viele kleine Bausteine, um gemeinsam weiterzukommen“, sagt Engelhardt.

WIR FREUEN UNS AUF EUREN BESUCH



ON THE MOVE

GRAMMER AG Commercial Vehicles | 92224 Amberg
www.grammer.com

Text: Andrea Ertl | Foto: BMVI

Fahrt in den Abschwung

Konjunktur in der Transport- und Logistikbranche kühlt sich ab – weniger Aufträge bei Trailerherstellern



Wie sehr kühlt sich die Konjunktur ab? Die Nachrichten der vergangenen Wochen deuten auf einen Abschwung hin. Einige DAX-Konzerne haben Stellenstreichungen angekündigt oder teilweise Einstellungsstopps.

Diesem Trend kann sich auch die Transport- und Logistikbranche nicht entziehen. „Aktuell ist ein deutlicher Rückgang in nahezu allen Branchen zu verzeichnen“, erklärt dazu Stefan Brucker, Geschäftsführer der Spedition Brucker aus Aalen. Um gegenzusteuern, erweitert Brucker die Kapazitäten in einigen Neugeschäften. Etwas anderes gefällt ihm indes nicht. „Wegen der reduzierten Volumina senken Wettbewerber die Preise in bestimmten Bereichen. Dies ist bei steigenden Löhnen nicht mehr nachvollziehbar“, betont der Geschäftsführer gegenüber trans aktuell.

Eine abflauende Konjunktur registrieren auch die Trailerhersteller, etwa Krone. Im Werk Werlte ist seit dem 1. Juli 2019 Kurzarbeit angesagt. Der Grund sind rückläufige Aufträge. Zuvor bauten die Mitarbeiter bereits ihre Überstunden ab.

Kurzfristige Auftragsdelle

Krone geht von einer kurzfristigen Auftragsdelle im Bereich der Planensattel aus. Als Ursache sieht das Unternehmen unter anderem den Brexit, den Handelsstreit zwischen den USA und China sowie den Einbruch des russischen Gebrauchtfahrzeugmarkts aufgrund hoher Einfuhrzölle.

Im Geschäftsjahr 2017/2018 hatte der Trailerhersteller noch einen Rekordumsatz vermeldet. Derzeit sind in Werlte etwa 1.400 Mitarbeiter beschäftigt. In der Krone-Gruppe arbeiten aktuell rund 4.900 Beschäftigte weltweit.

Auch Wettbewerber Schmitz Cargobull registriert eine Konjunkturabkühlung. Auf Anfrage von trans aktuell teilt das Unternehmen mit, das Wachstum verlangsamt sich seit dem vierten Quartal 2018. Dies zeige sich in einem rückläufigen Auftragseingang. „Verglichen mit den Vormonaten stellen wir eine Beruhigung der Nachfrage fest und ein Einpendeln auf einem deutlich niedrigeren Niveau.“

Nach Angaben von Schmitz Cargobull belief sich der gesamte europäische Trailermarkt im Jahr 2018 auf 230.000 zugelassene Fahrzeuge. Für 2019 schätzt Schmitz Cargobull das Marktvolumen auf rund 200.000 Fahrzeuge. „Der typischerweise extrem zyklische Markt für Trailer kann auch noch deutlicher abrutschen“, gibt das Unternehmen allerdings zu bedenken.

2018, einen Auftragsrückgang. Dies versucht das Unternehmen so weit wie möglich über neue Märkte zu kompensieren, die es in den vergangenen Jahren auf- und ausgebaut hat, zum Beispiel Muldenkipper und Tieflader. „Die Konjunktur im Baubereich ist aktuell noch deutlich besser“, so das Unternehmen. Außerdem sieht Kögel noch weitere Kompensationschancen im Vertrieb von

und Logistik (DSLVL) und geschäftsführender Gesellschafter der Zippel-Group, die Entwicklung. „Es bleibt abzuwarten, ob die Abkühlung tatsächlich länger anhält“, erklärt er gegenüber trans aktuell.

Zudem sei der Personalbedarf in der Logistik derzeit nicht rückläufig. Er gibt allerdings eines zu bedenken: „Vor allem in der See- und Luftfracht sind wirtschaftliche Auseinandersetzungen zwischen den Staaten spürbar. Dies führt wiederum zu Zöllen und Einschränkungen des Freihandels.“ Jedoch sei die Binnennachfrage in Europa nach wie vor hoch. Daher könnten die Mengenrückgänge im internationalen Handel noch kompensiert werden, so Pläß.

Bei der Zippel-Group mit Hauptsitz in Hamburg hätten sich nach einem kurzen Tief im März die Transportvolumina im maritimen Kombinierten Verkehr sowie im Hinterlandverkehr per Lkw wieder auf dem hohen Vorjahresniveau stabilisiert, sagt Pläß. Zudem plant die Spedition im Vergleich zu den Vorjahren sogar mit erhöhten Investitionen in den Fuhrpark, insbesondere in Zugmaschinen mit alternativen Antrieben. „Aber auch beim Personal stehen die Zeichen eher auf Wachstum“, berichtet Pläß, der optimistisch in die Zukunft blickt.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: lasse-designen – stock-adobe.com, DSLVL



„Abwarten, ob die Abkühlung länger anhält“

AXEL PLESS, PRÄSIDENT
DES BUNDESVERBANDS
SPEDITION UND
LOGISTIK (DSLVL)

Service24h –
immer für Sie da:
die Mercedes
ServiceCard.

Jetzt Besitzer werden:
www.MercedesServiceCard.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Gewisse zyklische konjunkturelle Schwankungen kann Schmitz Cargobull in der Produktion mit Leiharbeitern ausgleichen. Dieses Modell erlaube ein „Mitatmen“ in der Fertigung, das dem Auftragseingang entspreche. „Wir verlängern Verträge über Zeitarbeiterfirmen nicht, wenn die Auslastung zurückgeht und ohne Sonderschichten produziert werden kann“, erklärt das Unternehmen jedoch.

Wie steht es um Kurzarbeit? „Wir halten Kurzarbeit in der Stammebelegschaft aktuell für unnötig“, sagt Schmitz Cargobull. Allerdings, so der Trailerhersteller: „Wir beobachten die Konjunktur- und Marktentwicklung sehr genau. Wenn die Auftragslage es erfordert, würden wir in Abstimmung mit dem Betriebsrat das Instrumentarium Kurzarbeit einsetzen, um Kündigungen zu vermeiden.“

Bei Kögel in Bayern stellen die Verantwortlichen ebenfalls ein verändertes Marktumfeld fest. Kurzarbeit ist aktuell jedoch nicht geplant. Und auch am Personal spart Kögel nicht. „Weiterhin besetzen wir alle nötigen offenen Stellen“, erklärt das Unternehmen gegenüber trans aktuell. Doch auch Kögel verzeichnet, verglichen mit dem Rekordjahr

Kühlern, Boxaufliegern sowie im intermodalen Bereich. Unabhängig davon tätigt Kögel sämtliche Investitionen für 2019 wie geplant. Außerdem rechnet das Unternehmen mit einer Besserung und Erholung der Konjunkturlage im zweiten Halbjahr.

Mit einem Blick fürs Ganze beobachtet Axel Pläß, Präsident des Bundesverbands Spedition

KONJUNKTURELL BEDINGTE KURZARBEIT



Nach jahrelangem Rückgang steigt nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit 2019 sowohl die angezeigte als auch die realisierte Kurzarbeit.

Verstößen auf der Spur

Stresstest deckt rechtliche Schwachstellen im Fuhrpark auf – Bußgeldern vorbeugen



INHALTE DES FUHRPARKCHECKS

- Feststellung verantwortlicher Person
- Prüfung von Personal- und Fahrzeuglisten
- Nachweis Führerscheinprüfung
- Belehrungs- und Unterweisungsakten
- Datenexport digitale Daten Tachograph auf Vollständigkeit
- Datenhandhabung und Archivierung
- Auswertung und Analyse

Es ist kein Geheimnis: Werden Lkw-Fahrer bei Straßenkontrollen immer wieder auffällig, richtet sich das Augenmerk der Kontrollbehörden auf das Unternehmen als Ganzes. Die Folge kann eine Betriebsprüfung sein, die – wenn die Kontrolleure erfolgreich sind – teuer werden kann. Um das zu verhindern, sollte sich das Unternehmen freiwillig einem Fuhrparkcheck unterziehen. Er zeigt an, wo Dinge im Argen liegen, und bietet damit die Möglichkeit, gegenzusteuern.

Wer glaubt, eine weiße Weste zu haben: Es gibt kaum ein Unternehmen, das in der Ausführung seiner Geschäfte ohne Verstoß bleibt. Oft wird von Fahrern aus Unkenntnis der digitale Tachograph falsch bedient oder die Fahrerkarte falsch gehandhabt, sodass ein Verstoß oft unwissentlich begangen wird. „Es reicht schon eine weiter in der Vergangenheit zurückliegende Unterweisung der Fahrer oder veraltetes Trainingsmaterial, sodass der Fahrer nicht mehr auf dem aktuellen Wissensstand ist“, erklärt Henning Hamann, Geschäftsführer der Kanzlei Voigt, die bundesweit an mehr als 25 Standorten vertreten ist. Die Folge: „80 Prozent der Verstöße werden von 20 Prozent der Fahrer begangen.“

Abhilfe kann ein simulierter Fuhrparkcheck schaffen, der Hinweise gibt, wie viele Verstöße etwa auf den Fahrerkarten un-

entdeckt schlummern. Anhand der Auswertungsergebnisse kann das Unternehmen dann entsprechende Schritte zu einer Verbesserung der Situation einleiten, gegebenenfalls eine Betriebsprüfung verhindern und unter Umständen sogar die Bußgeldkosten erheblich reduzieren.

Die Kanzlei Voigt bietet solche Tests an. Henning Hamann berichtet von einem aktuellen Fall, in dem ein Unternehmen mit Bußgeldbescheiden über einen hohen fünfstelligen Betrag konfrontiert war. „Das konnten wir mit dem Hinweis auf den inzwischen erfolgten Fuhrparkcheck deutlich reduzieren, weil wir den Behörden einen Maßnahmenkatalog gegen künftige Verstöße vorlegen konnten“, berichtet der Fachanwalt für Verkehrsrecht.

Entscheidet sich ein Unternehmen für den freiwilligen Check, werden beim ersten Termin alle erforderlichen Daten gesammelt. Der Fachreferent, der dies im Auftrag der Kanzlei Voigt macht, weiß, welche Daten und Informationen benötigt werden.

Check der Dokumentation

Dazu gehören neben dem Auslesen und Bewerten aller Fahrerkarten auch das Feststellen der verantwortlichen Personen, das Prüfen von Personal- und Fahrzeuglisten und der Nachweis von Führerscheinprüfungen. „Denn neben arbeitsrechtlichen Verstößen sowie Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten sind bei Betriebsprüfungen auch die vorgeschriebenen Kontrollen sowie die Dokumentations- und Archivierungspflichten ein Thema“, sagt Hamann.

Der zweite Schritt ist für den Stresstestanbieter dann die Auswertung und Analyse. Das Datenmaterial umfasst oft mehrere Hundert Seiten, die zunächst in einer Präambel zusammengefasst werden. Dazu kommen weitere Berichte, etwa nach Fahrer oder Art der Verstöße. „Die Verstöße werden katalogisiert, kategorisiert und priorisiert“, erklärt der Anwalt. Dadurch falle es leicht, etwaige Hintergründe für die Verstöße wie Bedienfehler schnell zu erkennen. Steht die Auswertung, werden die Ergebnisse vor Ort besprochen – auf alle Fälle mit dem Geschäftsführer des Unternehmens, oftmals auch mit den nachfolgenden Verantwortlichen. „Wichtig ist, in der Firma eine Wissenskette zu den Verstößen aufzubauen – vom Geschäftsführer über den Fuhrparkleiter bis

zum Fahrer. Denn schließlich geht es nicht nur um teure Bußgelder, sondern für manche Beteiligten auch um Haftungsfragen“, sagt Rechtsexperte Hamann.

Der dritte Schritt des Fuhrparkchecks mündet in einer

Empfehlung für ein konkretes Beratungskonzept. „Wenn man dieses vorweisen kann, kann es als maßgeblicher Beweis für die Behörden dienen, die in einem Bußgeldverfahren entscheiden.“ Und nicht zuletzt hilft ein Maß-

nahmenkatalog dabei, künftig die Zahl der Verstöße deutlich zu reduzieren – und somit auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Bits and Splits – Fotolia, Thomas Küppers



Own the city.

Der neue
SEAT Tarraco.
Mit Business Leasing
ab 214 € mtl.²

Bis zu 7 Sitze³, 1.920 Liter Gepäckraumvolumen als 5-Sitzer und moderne Technologie für Sicherheit und Komfort – vom Virtual Cockpit über die Connectivity Box^{3,4} bis zu den Voll-LED-Scheinwerfern. Der neue SEAT Tarraco für dein Unternehmen. Own the city.

SEAT FOR BUSINESS.



SEAT CARE Ab 9,99 € mtl.⁵ sorgenfrei unterwegs mit Wartung & Verschleiß. Zuverlässige Mobilität zu gleichbleibend günstigen Raten.

Kraftstoffverbrauch SEAT Tarraco 1.5 TSI ACT, 110 kW (150 PS): innerorts 8,5, außerorts 5,6, kombiniert 6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 152 g/km. CO₂-Effizienzklasse: C. ¹Weitere Informationen zum Euro NCAP Test unter <https://www.euroncap.com/de/results/seat/tarraco/34836>. ²214,00 € (zzgl. MwSt.) mtl. Leasingrate für den SEAT Tarraco Style 1.5 TSI ACT, 110 kW (150 PS), auf Grundlage der UVP von 25.193,28 € bei 48 Monaten Laufzeit und jährlicher Laufleistung von bis zu 15.000 km. 0 € Sonderzahlung. Überführungskosten werden separat berechnet. Ein Angebot der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Straße 57, 38112 Braunschweig. Dieses Angebot ist nur für gewerbliche Kunden ohne Großkundenvertrag und nur bis zum 31.12.2019 gültig. Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag bei der SEAT Leasing. Die individuelle Höhe der Leasingrate kann abhängig von der Netto-UPE, Laufzeit und Laufleistung sowie vom Nachlass variieren. Bonität vorausgesetzt. ³Optional verfügbar. ⁴Informationen über kompatible Mobiltelefone erhältst du bei deinem SEAT Partner oder unter www.seat.de. ⁵Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag mit der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, 9,99 € (zzgl. MwSt.) mtl. Service rate für die Dienstleistung Wartung & Verschleiß bei einer Gesamtlauflistung von bis zu 30.000 km für den SEAT Tarraco. Bei einer Gesamtlauflistung von bis zu 60.000 km beträgt die monatliche Rate 24,00 € (zzgl. MwSt.). Abweichende Staffelpreise bei höheren Gesamtlauflistungen. Dieses Angebot ist nur bis zum 31.12.2019 gültig und nur für gewerbliche Kunden mit und ohne Großkundenvertrag. Ausgenommen sind Taxi-/Mietwagenunternehmen und Fahrschulen. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



„20 Prozent der Fahrer begehen 80 Prozent der Verstöße“

HENNING HAMANN,
GESCHÄFTSFÜHRER
KANZLEI VOIGT

Ein Quell voller Ideen

Fahrer mit Pägern gut gerüstet – Mineralwasser-Hersteller Gerolsteiner routet Lkw durchs Werk

DIE UNTERNEHMEN

E-Message Deutschland

- Der E-Cityruf ist ein Funkruf-Dienst des Unternehmens E-Message Deutschland
- Von Berlin und Le Chesnay bei Paris aus treibt die Unternehmensgruppe den Ausbau der Funknetze und die Entwicklung neuer Dienste voran

Gerolsteiner Brunnen

- Das Unternehmen wurde 1888 gegründet
- Gerolsteiner ist nach eigenen Angaben die meistverkaufte Mineralwassermarke auf dem deutschen Markt
- 2018 lag der Gesamt-Nettoumsatz bei 308,7 Millionen Euro
- Der Absatz betrug 8,04 Millionen Hektoliter
- Gerolsteiner beschäftigt rund 840 Mitarbeiter



Auf der Fahrt in die Vulkaneifel kristallisieren sich relativ schnell zwei Dinge heraus: Die Gegend ist malerisch schön – und mit dem Mobilfunk ist es nicht weit her. Eine Beobachtung, die Roland Keul, Leiter Logistik beim Mineralwasser-Produzenten Gerolsteiner Brunnen, lachend bestätigt. „Das ist auch der Grund, warum wir bei unserer Lkw-Zulaufsteuerung auf die Funktechnik von E-Cityruf setzen“, erklärt er. Eine Technologie, auf die unter anderem auch Notrufdienste setzen, weil diese immer verfügbar sein müssen (siehe Kasten: „Die Technologie“). Die dafür verwendeten Pager sind schon länger im Einsatz. Dennoch hat Gerolsteiner es mit einer neuen Struktur sowie weiteren technischen Lösungen geschafft, das Yard-Management komplett umzukrempeln. Um es vorwegzunehmen: Seit der innerbetriebliche Ablauf digital gesteuert wird, hat sich der Durchlauf verbessert. Einen ersten Eindruck von der neuen Lösung gibt es bereits bei der Ankunft am Werk von Gerolsteiner. Wie eine Perlenkette aufgereiht stehen die Lkw, die auf den Betriebshof wollen. Für die nötige Berechtigung muss sich der Fahrer zunächst an einem Terminal anmelden. Das kommt von dem Anlagenbauer OAS aus Bremen und wurde erst im Oktober 2018 installiert. „Dort geben die Lkw-

Fahrer die nötigen Informationen zu ihrem Auftrag ein“, berichtet Keul. Die Daten dazu kommen und gehen direkt ins Warehouse-Management-System (WMS) von SAP, das bei Gerolsteiner im Einsatz ist. Darüber hinaus geben die Fahrer mögliche Infos zur Rückgabe von Leergut an. „Darunter auch den Hinweis, ob es sich dabei um Glas- oder Plastikflaschen handelt“, ergänzt der Logistikleiter.

Reihenfolge der Stopps

Das wiederum entscheidet darüber, welche Stopps in welcher Reihenfolge der Lkw an welchen Toren einlegt. „Sprachliche Barrieren gibt es kaum noch. Die Menüführung der Terminals, an denen die Auftragsdaten ein- und die Pager ausgegeben werden, gibt es in 15 Sprachen. Die Anzeige auf den Pägern wiederum erfolgt alphanumerisch und ist somit allgemein verständlich“, erläutert Keul. Mithilfe der Pager erfahren die Lkw-Fahrer, wann sie aufs Betriebsgelände fahren dürfen – und wohin. Zunächst müssen sie an die Zufahrtsschranke fahren und den Pager an das Einfahrtsterminal halten. Auf dem Gelände an sich zeigen Hinweisschilder den Weg.

„Der Fahrer muss schlicht das Tor anfahren, das ihm der Pager vorgibt. Hat er dann beispielsweise im ersten Schritt Leergut abgeladen, bekommt er den nächsten Anfahrtpunkt auf dem Display angezeigt“, erklärt Keul. Dort gibt es dann das gewünschte Vollgut aufs Fahrzeug. „Seitdem wir die Mischung aus Erfassungsterminals, Pägern und Hinweisschildern nutzen, können wir täglich bis zu 300 Lkw durchrouten“, berichtet der Logistikleiter.

Bei aller Digitalisierung bleiben Wartezeiten dennoch nicht aus. „Am besten läuft die Abwicklung natürlich, wenn die Einfahrten gleich verteilt sind“, erklärt Keul. Bis zu zwei Mitarbeiter überwachen das Yard-Management nebst Lkw-Durchlauf auf dem Betriebsgelände. Und zu Spitzenzeiten haben sie alle Hände voll zu tun.

Bereits ab Temperaturen von 25 Grad und mehr herrscht bei Gerolsteiner Hochbetrieb – „denn dann wird deutlich mehr Mineralwasser getrunken“. Eine Zeit, in der es bei Gerolsteiner auch logistisch rundgeht. In drei Schichten mit jeweils etwa 35 Mitarbeitern geht's ans Be- und Entladen der Lkw. Bei den Mehrwegprodukten – ob Glas oder PET – kommt die palettierte Ware beispielsweise gleich direkt per Fließband in eine spezielle Verladehalle, und die Stapler sind

dort buchstäblich im Dauereinsatz. Etwas beschaulicher, aus logistischer Sicht aber interessanter, verläuft die Verladung bei den Einwegflaschen im automatisierten Kompaktlager.

Auch dort kommen die Artikel zur jeweiligen Bestellung direkt auf Förderbändern. Diesmal allerdings direkt an die jeweilige Rampe. Der Fahrer passiert beim Beladen seines Trailers mit dem Hubwagen einen Scanner, der den aufgeklebten Strichcode einliest. Ist alles in Ordnung, leuchtet eine grüne Lampe auf; sonst leuchtet es rot, was auf einen Fehler hinweist. Des Weiteren ist an jeder Rampe ein Touchdisplay angebracht, das über den Ist- und Sollzustand des Auftrags informiert. „Auf diese Weise stellen wir sicher, dass die Ladung komplett ist und auch keine Artikel dabei sind, die für eine andere Tour bestimmt sind“, erläutert Keul.

Haben die Fahrer alles an Bord, geht's Richtung Einfahrt, die zugleich Ausfahrt ist. Nur durch



das Einwerfen des Pagers an der dortigen Konsole öffnet sich die Schranke. Vor Einführung dieser Maßnahme gab es bei den Pägern einen gewissen Schwund.

Zu Beginn jeder Schicht wird dieser „Postkasten“ geleert und die Pager in die Ausgabe-Automaten gebracht. Aufgrund der verwendeten Technologie und des damit verbundenen niedrigen Strombedarfs halten die Geräte Monate durch, bis sie wieder aufgeladen werden müssen. Die frisch beladenen Lkw wiederum machen sich von der Vulkaneifel auf den Weg zu ihrem Bestimmungsort. Schließlich warten bei sommerlichen Temperaturen jede Menge durstige Kunden auf das erfrischende Mineralwasser aus Gerolsteiner.

Text: Carsten Nallinger | Fotos: Nallinger, Gerolsteiner Brunnen



NUFAM die
nutzfahrzeug
messe



get things moving!
www.nufam.de

26. – 29.09.2019
messe karlsruhe



Nur mit dem Pager (rechts) geht's auf den Betriebshof von Gerolsteiner – beziehungsweise auch wieder runter (oben). Beim Beladen des Lkw (unten) wird ein Strichcode erfasst, um Fehler zu vermeiden.



DIE TECHNOLOGIE

- Die E-Message-Dienste basieren auf einer dedizierten Infrastruktur, das heißt, sie ist diesem Service vorbehalten
- Dabei kommen optimierte standardisierte Übertragungsverfahren zum Einsatz
- In Deutschland und Frankreich werden eigene Mobilfunknetze betrieben
- Landesweit gibt es Hunderte eigener Funkstandorte, die die besonders versorgungssichere Schmalband-Technologie Narrowband Point-to-Multipoint (NP2M) nutzen
- Diese Technologie ist besonders dazu geeignet, gleichzeitig eine große Gruppe von Adressaten in kurzer garantierter Zeit zu erreichen

40 Tonnen Verantwortung

Kampagne „Hellwach mit 80 km/h“ zur Vermeidung von Lkw-Auffahrunfällen



Diesen Unfall überlebte nur ein Mädchen, beide Eltern und die Schwester starben.



Max Achtzig ist nicht irgendjemand – das ist Dieter Schäfer wichtig: „Max Achtzig ist vorbildlich, ohne besserwisserisch zu sein, mittelalt und hat dunkle Haare – sodass er für viele Fahrer steht, auch für die aus Osteuropa.“ Und Max Achtzig bekommt noch einen Freund namens Maks Nix, der das Gegenteil des Helden in sich vereint, gezeichnet von Karl Gärtner in bester Comic-Manier. Gemeinsam transportieren die beiden in Zeichentrick-Clips zehn Regeln, die Fahrer einhalten sollen, um künftig die folgenschweren Lkw-Auffahrunfälle am Stauende zu verhindern. Außerdem erarbeitet ein Expertenteam des Vereins „Hellwach mit 80 km/h“ ein Max-Achtzig-Sicherheitsregister für die Fahrerhandbücher.

Die Betroffenheit ist Dieter Schäfer immer noch deutlich anzumerken. Er war aus beruflichen Gründen in das Geschehen um einen folgenschweren Lkw-Auffahrunfall involviert, denn er leitet die Verkehrspolizei-Direktion des Mannheimer Polizeipräsidiums. Und seinem Engagement und dem weiteren engagierter Fachleute aus der Transportbranche ist es zu verdanken, dass es den Verein gibt. Der wiederum wirbt

unermüdlich dafür, dass Unternehmer sich gemeinsam mit ihren Lkw-Fahrern selbst dazu verpflichten, sich im Straßenverkehr regelkonform zu verhalten.

Innerhalb eines Jahres nach dem besagten folgenschweren Unfall hat Dieter Schäfer als Privatperson gemeinsam mit sieben weiteren Gründungsmitgliedern „Hellwach mit 80 km/h“ ins Leben gerufen – wobei die Achtzig nicht für das Lebensalter von Lkw-Fahrern steht, sondern für die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Die Speditionen müssten ihre Fahrer zur Regeltreue verpflichten, sie mit in die vorhandenen Assistenzsysteme einweisen und möglicherweise gar das ständige Einschalten eines Abstandsregeltempomaten (ART) vorschreiben.

Das sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, sagt der Fachmann, der täglich mit Verkehrsdelikten zu tun hat. „Regeltreue bedeutet nicht in jedem Falle 80 km/h“, sagt er. In Deutschland sei erst bei einer Geschwindigkeit von 89 km/h die Toleranzgrenze überschritten, bis 94 km/h werde der Fahrer lediglich mit 15 Euro Verwarnungsgeld zur Kasse gebeten. „Das ist doch lächerlich“, erklärt Schäfer aufgebracht. Denn

Notbremsassistenten, welche die Geschwindigkeit um 20 km/h herunterregeln, könnten bei stark überhöhtem Tempo nicht effektiv genug herunterbremsen: „Ein Auffahrunfall mit 69 km/h ist genauso tödlich.“

Notbremsassistenten würden außerdem die Fahrer in einer Sicherheit wiegen, die so gar nicht gegeben sei. Zumal der erfahrene Beamte weiß, dass ein Fahrzeug-

wechsel innerhalb der Flotte dazu führen kann, dass Lkw-Fahrer die unterschiedlich funktionierenden Assistenten nicht gut genug kennen. So bestehe die Gefahr, sie unbewusst zu übersteuern und damit die Notbremsung abzuschalten – gerade dann, wenn es darauf ankommt. Ein ART fördert nach den Erfahrungen von Schäfer defensives und risikoärmeres Fahren. „Kein Fahrer fährt ab-

sichtlich auf ein Stauende auf, und auch die psychischen Folgen eines Unfalls für die Fahrer sind bekannt“, sagt er.

All sein Fach- und Erfahrungswissen bringt Dieter Schäfer als Schriftführer und Schatzmeister in den Verein „Hellwach mit 80 km/h“ ein. Vorsitzender ist Konrad Fischer, Geschäftsführer bei Contargo Rhein-Neckar, und sein Stellvertreter ist Roland

Koch, Pressesprecher und Marketingleiter bei der Mannheimer Versicherung. Neben überhöhter Geschwindigkeit haben die Experten noch vieles mehr im Visier, denn: „Jede Tätigkeit, die nicht dem Fahren dient, verursacht Ablenkung“, so ihr Credo.

Text: Andrea Ertl | Foto: Polizei Mannheim | Grafik: Hellwach mit 80 km/h

DER VEREIN

- 30 Mitglieder hat der Verein „Hellwach mit 80 km/h“, gestartet wurde er im Jahr 2018 nach einem schweren Lkw-Auffahrunfall von acht Gründungsmitgliedern.
- Für Unternehmen stehen kurze Präsentationen für Fahrerschulungen zum Herunterladen zur Verfügung und demnächst auch ein an die Kampagne angelehntes Max-Achtzig-Sicherheitsregister für das Fahrerhandbuch.
- Transport- und Logistikunternehmen sollen sich verpflichten, ihre Fahrer entsprechend zu schulen, sie zum Einschalten des ART zu verpflichten und ihnen professionelle Lkw-Navigations-Apps zur Verfügung zu stellen.
- Für Fahrer stehen die zehn Regeln von Max Achtzig in 14 Sprachen zur Verfügung, um sie daran zu erinnern, jederzeit ihre volle Aufmerksamkeit auf den Verkehr zu lenken.
- Karl Gärtner, der Zeichner der Figur Max Achtzig, gestaltete auch ein Plakat mit den zehn Max-Achtzig-Regeln. Dieses signiert er am Sonntag, 21. Juli, beim Truck-Grand-Prix am Stand des ETM Verlags für Besucher.

Zwei gute Gründe, um sich bei Ihnen zu bedanken.



Der Transporter und der Caddy sind „Die besten Nutzfahrzeuge 2019“.*

Über 8.000 Leser haben entschieden – und den Transporter bereits zum 7. Mal in der Kategorie „bester Transporter bis 2,8 Tonnen“ ausgezeichnet. Der Caddy bekommt seinen 16. Titel als „bester Lieferwagen“. Wir freuen uns – und bedanken uns bei allen Teilnehmern der Leserwahl der Zeitschriften „trans aktuell“, „lastauto omnibus“ und „Fernfahrer“.



Nutzfahrzeuge

*Bei der Leserwahl „Die besten Nutzfahrzeuge 2019“ (der Fachzeitschriften „trans aktuell“, Ausgabe 14/2019; „lastauto omnibus“ und „Fernfahrer“) wurden der Caddy und der Transporter in ihrer jeweiligen Fahrzeugkategorie zum Sieger gewählt. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

Auf der Höhe der Zeit



Glückliche Gewinner bei der Prämierungsfeier des ETM Verlags im Kursaal Bad Cannstatt

MEHR IM NETZ



IMPRESSIONEN
VOM ABEND
eurotransport.de/etmaward

Klassizismus trifft Moderne, heißt es in dem aufwendig restaurierten, im Jugendstil erbauten Kursaal Bad Cannstatt im Herzen Stuttgarts. Es war ein mehr als passendes Ambiente für die diesjährige Prämierungsfeier des ETM Verlags. Geht es bei der Leserwahl doch gleichermaßen um etablierte Marken wie auch um den technischen Fortschritt.

„8.415 Teilnehmer haben abgestimmt – erstmals auch in den neuen Kategorien E-Lkw, E-Bus sowie E-Transporter“, verkündete ETM-Geschäftsführer Oliver Trost. Die Wahl verlief natürlich notariell testiert und war damit ein repräsentativer Querschnitt durch die Branche. Kein Wunder, dass die rund 300 Gäste der Vergabe der begehrten Trophäen des

Verlags – den ETM Awards – entgegenfieberten.

Den ersten Gewinner gab es in der Rubrik „Best Brand“ für die beste Marke aus 26 Kategorien von Bremsen über Fahrersitze bis zu Tankkarten oder Reifen. Glückliche Erstplatzierte gab es auch in den Disziplinen „Best Truck“, „Best Van“ und „Best Bus“. Hier gab es in 16 Kategorien jeweils einen Gesamt- und einen Importsieger. Das Spektrum reichte vom Lieferwagen über den schweren Lkw bis hin zu den elektrifizierten Varianten.

Derartige Neuerungen, insbesondere das autonome Fahren, nehmen bei der Prüforganisation Dekra einen immer höheren Stellenwert ein. „Bei der Mobilität der Zukunft müssen wir uns auf immerwährende Veränderungen des Charakters eines Fahrzeugs

durch Funk-Updates einstellen“, erklärte Dekra-Vorstandschef Stefan Kölbl. Auf die sich daraus ergebenden Herausforderungen stelle sich Dekra schon heute ein.

Einen beständigen Wandel, wenn auch in medialer Hinsicht, gibt es wiederum beim ETM Verlag. „Über unsere verschiedenen Print- und Online-Aktivitäten, darunter auch unser neues Web-TV-Angebot, erreichen wir monatlich mehr als eine Million Leser“, berichtete Trost.

Wie nahe der Verlag an den Zielgruppen dran ist, berichtete Moderatorin Alexandra von der Lingen, die nicht nur durch den Abend führte, sondern auch die Sendungen moderiert: „Bei eurotransportTV sind wir oft auf Rasthöfen unterwegs, wo wir von den Fahrern viel Zuspruch sowie

Erfahrungen aus erster Hand erhalten.“ Gleiches gelte für Drehs bei Expeditionen oder in der Industrie. „Wichtig ist uns dabei, wie auch im Printbereich, dass wir journalistisch unabhängig und kritisch berichten“, ergänzte Thomas Rosenberger, Chefredakteur lastauto omnibus und eurotransportTV.

Und noch einen strahlenden Gewinner gab es auf der Prämierungsfeier: Über den Leserpreis freute sich Michael Markwart, der als Berufskraftfahrer seit 14 Jahren im Fernverkehr unterwegs ist. Er bekam von Thomas Juraschek, Leiter Nutzfahrzeuge bei Ford Deutschland, die Schlüssel zu einem neuen Ford Ranger überreicht. Mehr Moderne geht nicht.

Text: Carsten Nallinger |
Fotos: Jacek Bilski, Mario Rodrigues



| A | B | C | D | E | F |
|---|--|--|---|--|---|
| Pick-ups | Lieferwagen | Transporter bis 2,8 t | Transporter bis 3,5 t | Transporter ab 3,5 t | Elektro-Transporter |
| Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung |
|  1. Ford Ranger 40,2 % |  1. VW Caddy 37,0 % |  1. VW Transporter 46,4 % |  1. Mercedes Sprinter 37,1 % |  1. Mercedes Sprinter 36,4 % |  1. MAN eTGE 20,6 % |
| Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung |
|  1. Toyota Hilux 35,9 % |  1. Peugeot Partner 22,3 % |  1. Renault Trafic 30,3 % |  1. Fiat Ducato 22,0 % |  1. Iveco Daily 32,1 % |  1. Iveco Daily Electric 30,0 % |
| G | H | I | K | L | |
| Verteiler-Lkw bis 18 t | Verteiler-Lkw ab 18 t | Fernverkehrs-Lkw | Kipper bis 32 t | Elektro-Lkw | |
| Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | |
|  1. Mercedes Atego 36,5 % |  1. MAN TGS 33,1 % |  1. Mercedes Actros 34,4 % |  1. Mercedes Arocs 32,8 % |  1. Mercedes eActros 30,8 % | |
| Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung | |
|  1. Volvo FL 42,6 % |  1. Volvo FM 34,7 % |  1. Scania G/R/S 37,2 % |  1. Scania P/G/R/S 27,3 % |  1. Volvo FL Electric 26,0 % | |
| M | N | O | P | R | |
| Midibusse | Stadtlinienbusse | Überlandbusse | Reisehochdecker | Elektrobusse | |
| Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | Gesamtwertung | |
|  1. Mercedes Sprinter Minibusse 34,1 % |  1. MAN Lion's City CNG/EfficientHybrid 37,4 % |  1. Mercedes-Benz Citaro LE/U/hybrid 25,5 % |  1. MAN Lion's Coach/C/L 17,3 % |  1. Mercedes-Benz eCitaro 39,0 % | |
| Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung | Importwertung | |
|  1. Iveco Daily Tourys 21,1 % |  1. Volvo 7900 H/LAH/EH 23,9 % |  1. Volvo 8900 20,6 % |  1. Volvo 9900 21,4 % |  1. Volvo 7900 E 24,8 % | |

Die Bandbreite der Branche im Blick: Moderatorin Alexandra von der Lingen und ETM-Geschäftsführer Oliver Trost.



Von links: Jost-Vorstand Joachim Dürr, Stefan Kölbl, Vorsitzender des Vorstands von Dekra e. V. und Dekra SE, und Lars Brorsen, Vorsitzender des Vorstands von Jost, lassen den Abend gemütlich ausklingen.



Austausch: Johannes Doll (links), Geschäftsführer der LTG Doll, und Karhubert Dischinger, Präsident VSL Baden-Württemberg.



Stefan Brötz (l.) vom AVSL Baden-Württemberg und Christian Dinse von Thermo King freuen sich auf einen schönen Abend.



Bild rechts: Klemens Große-Vehne, Inhaber von KGV Fuhrparkservice, und Dekra-Vorstandsmitglied Clemens Klinke (r.) im Gespräch.

Spedition-Ansorge-Chef Wolfgang Thoma (Mitte) unterhält sich mit Pélagie Mepin und Gunnar Gburek (beide Timocom).



BEST BRAND 2019

| KATEGORIE | MARKE |
|------------------------------|---------------------------|
| Anhängerkupplungen | Rockinger |
| Autohof-Ketten | Autohof 24 |
| Bremsen | Knorr-Bremse |
| Filter | Mann-Filter |
| Flurförderfahrzeuge | Linde |
| Frachtenbörsen | Timo-Com |
| Getriebe | ZF Friedrichshafen |
| Klima/Heizung | Webasto |
| Kipper | F. X. Meiller |
| Kühlaggregate | Thermo King |
| Ladekräne | Palfinger |
| Lichteinrichtungen | Hella |
| Lkw-/Bus-Teilehändler | Europart |
| Miete/Leasing | MAN Financial Services |
| Nutzfahrzeuge-Versicherungen | Kravag |
| Reifen | Michelin |
| Reifendienste | Euromaster |
| Retarder | ZF Friedrichshafen |
| Sitze Fahrer | Recaro |
| Sitze Passagiere | Grammer |
| Tankkarten | DKV Euro Service |
| Trailer Plane/Curtainsider | Krone |
| Trailer Koffer-/Kühl Aufbau | Schmitz Cargobull |
| Trailerachsen | BPW Bergische Achsen |
| Truck-/Trailer-Service | Mercedes-Benz Truck-Works |
| Tuning/Styling | HS-Schoch |



Der Gewinner des ETM-Leserpreises Michael Markwart (links) bekam von Thomas Juraschek (Mitte), Leiter Nutzfahrzeuge bei Ford, und Oliver Trost den Schlüssel zum Ford Ranger überreicht.



In freudiger Erwartung: Rund 300 Gäste waren in den Kursaal Bad Cannstatt zum ETM Award 2019 gekommen.

Zusätzlicher Schub von hinten

Beim Scania R 500 XT sorgt die SAF-Trak-Achse am Auflieger für mehr Traktion – kippen und fahren geht nicht



Rabenschwarzer Latz und vorgeschobener Kiefer: Das sind die typischen Kennzeichen der XT-Reihe von Scania, die es für die neue Generation auf dem Bau richten soll. Etwas martialisch schaut diese Kombination aus prägnantem, 150 Millimeter überstehendem Stoßfänger und finsterer Front schon drein.

Doch muss hinter solch einem leicht schratigen Äußeren nicht immer auch gleich die Seele eines Eisenfressers stecken. Ein genauerer Blick auf die Front des R 500 in XT-Ausführung zum Beispiel zeigt auf Anhieb, dass dieser XT klar mehr in Richtung Straße denn Gelände tendiert, befindet sich da doch unterhalb des einteilig ausgeführten Stahlstoßfängers der Frontunterfahrerschutz, den sich ein waschechtes Baufahrzeug verkneifen darf. Mittenmang in ebendiesem Bauteil sitzt das Radarauge, auf das sich das Notbremssystem stützt, das beim Gelände-Lkw der Kategorie N3G für gewöhnlich fehlt.

Kehrseite dieser Medaille ist, dass solch ein Frontunterfahrerschutz sehr im Tiefflug unterwegs ist. Mehr als 237 Millimeter an Bodenfreiheit lässt er im Fall des vorn mit Schlappen der Größe 385/65 R 22,5 bereiften R 500 nicht zu. Arg geländegängig tritt dieser Kippsattel aber ohnehin nicht an. Wer zum Beispiel aus Gewichtsgründen auf einen hochgezogenen Auspuff ver-

zichtet, handelt sich beim Parterrependant ein in Richtung Fahrzeugmitte weisendes Rohr unten am Topf ein, das etwas exponiert platziert ist. Zudem segelt vorn die gekröpfte 7,5-Tonnen-Lenkachse auch in nur 270 Millimeter Höhe über den Grund hinweg. Und hinten ist's gar mit 263 Millimetern noch ein halber Fingerbreit weniger, den das Hypoid-Achsaggregat namens R885 als Abstand zu Mutter Erde einhält.

Leichte Alternative

Im Jahr 2013 hatte Scania dieses robust konzipierte Achsdifferenzial als leichte Alternative zu den klassischen Außenplanetenachsen eingeführt. Aber lautete damals die längste verfügbare Übersetzung auf 2,87 zu 1, so haben die Schweden jüngst als weitere Variante eine 2,69er-Übersetzung hinzugefügt. Der Sinn: Drehzahl senken, vor allem auf der Autobahn, um den Verbrauch zu drücken.

Tatsächlich reduziert dies das Rotieren der Kurbelwelle bei 85 km/h im höchsten Gang von 1.240 auf nur noch gut 1.160 Touren pro Minute. Doch hat die Fuhre damit andererseits bei 65 km/h auf der Landstraße im höchsten Gang kaum mehr Atem, dreht da der Motor doch gerade mal noch mit 890/min. Nur bis 1.000

Umdrehungen hinab reichen die Gefilde des maximalen Drehmoments. Keine Frage also, dass dann definitiv die elfte Gangstufe her muss und eben in Gestalt eines weiteren Zahnrads etwas mehr Reibung ins Spiel kommt.

Was diese Triebstrangauslegung dann fürs Fahren im Gelände bedeutet, dazu später mehr. Beim Fahren auf der Straße spielt der R 500 auch als Baufahrzeug in XT-Version alle Trümpfe aus, die die neue Generation von Scania so zu bieten hat: Ausgesprochen leise geht es innen zu. Die Sichtverhältnisse sind prima. Und die Automatik Opticruise schaltet im Straßenbetrieb clever, schnell und komfortabel. Etwas gewöhnungsbedürftig sind die vielen Schalter, die einen Hauch Saloon-Flair in den sonst so vornehm gehaltenen schwedischen Salon bringen.

Zur Folge hat dies auch, dass sich zum Beispiel der Taster für den Nebenabtrieb, nahe an der Lenksäule platziert, fürs unkundige Auge gleich hinter dem Lenkrad versteckt. Überhaupt ist das Fahren im Gelände mit dem straßenoptimierten Triebstrang des R 500 eine Sache für sich. Weit her ist es mit der Zugkraft im ersten Gang, der bis 12,3 km/h bei 1.900/min reicht, sowieso nicht. Das muss der Pilot beim Fahren im Gelände ebenso wissen wie sich folgender Eigenart von Opticruise bewusst sein: Auf eine Rückschaltung aus dem ersten Gang in die Crawlerstufen ist – selbst im Geländemodus von Opticruise – nicht unbedingt zu hoffen.

So kann es an steilen Rampen passieren, dass die Zugkraft im Ersten nicht ausreicht und der Motor unruhlich klein beigt. Einen Neustart vollzogen, legt Opticruise dann aber anstandslos – und zur Freude der Kupplung – den ersten Crawler als Anfahrang ein und hat auch keine Mühe, von dort aus weiter hinaufzuschalten, wie es gerade geboten ist. Woraus folgt: besser gleich den Crawler samt manuellem Modus einlegen und somit auf Nummer sicher gehen.

Generell ist ein 4x2-Sattel ja eh schnell am Ende, wenn's um Traktionsreserven geht. Elf bis zwölf Tonnen Hinterachslast – mehr nicht – hat die Antriebsachse beladen als das ins Feld zu führen, was die Reifen überhaupt in Zugkraft umsetzen können. Wird's da bei der 2,69er-Hinterachse im ersten Gang schon hin und wieder knapp, so übersteigt zumindest in den Crawlergängen die Zugkraft am Rad dann aber fix die Achslast auf der Antriebsachse – und garantiert so die maximal mögliche Traktion.

Da würgt es den Motor dann also nicht mehr ab an entsprechend steiler Rampe, sondern es drehen die Räder ganz einfach durch. Was tun? Ein hydrostati-

TECHNISCHE DATEN

| | |
|---------------------------|--|
| Motor | Wassergekühlter Reihensechszylinder (DC13) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; Einspritzung per elektrisch geregelter Common-Rail-Anlage, maximaler Einspritzdruck bis 2.100 Bar, Euro 6 per SCR-Kat und DPF |
| Hubraum | 12.742 cm ³ |
| Bohrung/Hub | 130/160 mm |
| Nennleistung | 368 kW (500 PS) bei 1.900/min |
| Drehmoment | 2.550 Nm bei 1.000 bis 1.300/min |
| Motorgewicht | 1.100 kg |
| Kupplung | Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, 430 mm Durchmesser |
| Getriebe | Scania GRS905R, Dreigang-Grundgetriebe mit Split- und Rangegruppe, 12+2 Gänge |
| Achsen | 7,5-Tonnen-Vorderachse, 11,5-Tonnen-Hypoid-Hinterachse mit Achseinsatz R885, Quersperre |
| Fahrwerk | Dreiblatt-Parabelfederung vorn, Zweibalg-Luftfederung hinten, Scheibenbremsen rundum |
| Leergewicht | 7.810 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 18.000 kg |

scher Vorderradantrieb als Alternative, die relativ einfach eine gewisse Abhilfe schaffen kann, ist bei Scania ja nicht zu haben. Wohl aber bietet SAF mittlerweile etwas Ähnliches für den Auflieger an – und der Testwagen von Scania hat genau solch einen Kippsattel mit hydrostatisch angetriebener Achse im Schlepp. Hilfreich ist das vor allem am Berg, denn da wandert das Gewicht, je steiler das Gelände, umso vehementer nach hinten.

Zugkraft in Reserve

Die Trak-Achse von SAF braucht sich über mangelnde Deckung der Zugkraftreserven durch Achslast nicht zu beklagen. Mit einem Schluckvolumen von knapp 1,4 Litern sowie daraus resultierenden stattlichen 7.500 Nm pro Rad als maximalem Drehmoment kann das System rund drei Tonnen Zugkraft entfesseln. Ein willkommenes Zubrot also, wenn die Antriebsachse der Zugmaschine über ungefähr elf Tonnen Zugkraft nicht hinauskommt.

Anders sieht das nur aus, wenn abgekippt ist. Dann fehlt da hinten erst einmal weitgehend die Deckung durch das Gewicht, die beim hydrostatischen Vorderradantrieb durch Schwerkaliber wie Vorderachse, Kabine sowie Dieselmotor und Getriebe quasi permanent vorhanden ist. Aus dieser Klemme hilft ganz ordentlich, eine oder besser gleich zwei Achsen des Aufliegers liftbar auszuführen. Fährt man sie nach oben, kommt dann schon etwas mehr an traktionsträchtigen Gewicht auf der letzten, hydro-

statisch angetriebenen Achse des Aufliegers zusammen.

Zumal das System noch weitere Vorteile hat. Zu nennen ist in erster Linie, dass solch eine un gelenkte Aufliegerachse die Leitungen mit dem einen Problem verschont, das an der Lenkachse ein steter Quell von Ungemach sein kann: Torsionsbewegungen. Zu nennen ist an zweiter Stelle das relativ geringe Gewicht der Lösung von SAF: 50 Liter Hydrauliköl mehr im eh vorhandenen Tank für die Kipp hydraulik genügen dem offen konzipierten System. Damit kann es auf einen eigenen Ölkreislauf verzichteten und diesen großen Brunnen gleich auch für die Kühlung nutzen. Extrakühlung fällt also flach, was unterm Strich zu einem Systemzusatzgewicht von nur ungefähr 250 Kilogramm führt, während der handelsübliche hydrostatische Vorderradantrieb um die 400 Kilogramm Nutzlast kostet.

Macht die Hydrostatik an der Vorderachse in der Regel Geschwindigkeiten bis etwas oberhalb von 20 km/h noch mit, bevor die Systeme aussteigen, hat SAF exakt 13 km/h als Limit gesetzt. Auch gibt es keine Regelung je nach Schlupf an der Antriebsachse, sondern SAF Trak marschiert immer mit vollem Moment. So clever das Verfahren auch ist, das Öl der Kipp hydraulik auch für den Antrieb der Hydroachse zu nutzen, für die Praxis resultiert daraus folgende kleine Einschränkung: Der Ölstrom fließt entweder in den Kippstempel oder die Achse. Gekippt fahren ist möglich, aber kippen und fahren gleichzeitig geht nicht.

Text: Michael Kern |
Fotos: Kern, Elmar Weber



Drei Tonnen Zugkraft on top: Die Trak-Achse von SAF sorgt für mehr Vortrieb.

Blick ins Cockpit: Der Fahrer findet einen gut aufgeräumten Arbeitsplatz vor.



Für mehr Marktanteile

Toyota will mit seinem neuen kompakten Modell Proace City und der Marke Toyota Professional punkten



Der Toyota Proace City ist der kleine Bruder des mittelschweren Transporters Proace und rangiert in der Klasse des Opel Combo. Wie beim größeren Modell ist aber die Klasse nicht das einzige, was Toyota und den PSA-Konzern verbindet. Denn auch der Proace City basiert auf der PSA-Plattform. Dadurch profitiert der Lieferwagen von sämtlichen Assistenten, die auch Berlingo und Co. bieten, also zum Beispiel Head-up-Display und Beladungskontrolle. Auch die Motoren teilt er sich mit den deutsch-französischen Geschwistern. Die gewichtigsten Unterschiede fallen ins Kapitel Design. Hier lässt Toyota eine eigene Front verbauen, die ein wenig ans schmallippige Gesicht des Kleinwagens IQ erinnert. Dazu kommen unter anderem neue Seitenpaneele außen und neue Sitzbezüge im Innenraum. Anfang 2020 beginnt für den City die Reise.

Mit dem Proace City verfolgt Toyota zudem eine neue Nutzfahrzeugstrategie. Aktuell, also mit Proace und Hilux, deckt Toyota eigenen Angaben zufolge gerade einmal 37 Prozent des Marktes an leichten Nutzfahrzeugen ab. Die jeweiligen Anteile an diesen Fahrzeugsegmenten liegen, vor allem beim Proace, eher im unteren Prozentbereich.

Lücke geschlossen

Dank des Proace City erschließt sich Toyota 75 Prozent des LCV-Gesamtmarktes in Europa (LCV = Light Commercial Vehicles, leichte Nutzfahrzeuge). Diese Ambitionen drückt der Hersteller auch mit einer neuen Transportermarken aus: Toyota Professional. Dazu gehören unter anderem spezielle Zentren für Nutzfahrzeugkunden.

Der nächste logische Schritt wäre also mittelfristig, sich auch eine Nummer größer an die Partner von PSA anzuhängen, also ein Citroen Jumper von Toyota. Die Verantwortlichen bei Toyota dementieren solche Szenarien zumindest nicht, geben sich aber ansonsten strategisch recht zugeknöpft.

Auch der Ausblick auf die geplante Elektrifizierung bleibt eher vage. Fest steht, dass sowohl der Proace als auch der Proace City in einer Elektroversion vorrollen werden. Optisch werden sich die Stromer kaum von den Verbrennern unterscheiden. Außen wird nur die Ladeklappe am Kotflügel darauf hinweisen.

Im Innenraum wird es zumindest neue Instrumente geben. Los geht die Elektrifizierung, treibende Kraft ist auch bei Toyota die letzte Meile, mit dem Proace Electric, den der japanische Fahrzeugbauer für die zweite Hälfte des kommenden Jahres ankündigt. Der Proace City Electric kommt 2021. Speziell für den

deutschen Markt dürfte spannend werden, in welcher Form die Proace-Familie als Stromer antreten wird.

Toyota rollt die batterieelektrischen Transporter nämlich über mehrere Jahre aus. Los geht es in zunächst in den Niederlanden sowie in Norwegen, danach kommen Spanien und Frankreich

an die Reihe. Und erst im dritten Schritt ist Deutschland am Zug. Das wird laut Toyota eher 2025 passieren. Dann ist der Proace schon neun Jahre am Markt. Ob dann noch das jetzt aktuelle Modell als Proace Electric startet, ist fraglich.

Text: Markus Bauer | Fotos: Toyota

75
Prozent

DES GESAMTMARKTS
FÜR LEICHTE NUTZ-
FAHRZEUGE ER-
SCHLIESST SICH TOYOTA
MIT DEM PROACE CITY

Der neue Ford Ranger
So sehen Sieger aus.

BEST VAN
ETM AWARD 2019

Das macht uns wirklich stolz: Der neue Ford Ranger ist jetzt nicht nur der meistverkaufte Pick-up in Deutschland und Europa, sondern erhielt zusätzlich auch den ETM Award 2019 in der Kategorie Pick-up. Vielen Dank, liebe Leser – eine wirklich gute Wahl.

Ford
Eine Idee weiter



Übersichtlicher Arbeitsplatz: Ins Cockpit des Proace City kommt mit der künftigen Elektrifizierung ein geändertes Kombiinstrument.

Contargo steht unter Strom

Containernetzwerk setzt zwei DAF CF Electric ein – bis 2050 vollständig dekarbonisiert



TECHNISCHE DATEN

| | |
|---------------------|---------------|
| Leistung: | 210 kW |
| Drehmoment: | 2.000 Nm |
| Batteriekapazität: | 170 kWh |
| Reichweite: | bis zu 100 km |
| Schnellladung: | 30 Minuten |
| Volle Ladung | 1,5 Stunden |
| Leergewicht: | 9.700 kg |
| Zul. Gesamtgewicht: | 37 Tonnen |

Das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo hat zwei vollelektrische DAF CF Electric im Einsatz. Dabei soll es aber nicht bleiben: Neben den Sattelzugmaschinen des niederländischen Lkw-Bauers

werden noch 2019 je zwei 44-Tonner von Framo und E-Force folgen. Außerdem nimmt das Unternehmen schon bald an dem Feldversuch für Oberleitungs-Lkw auf der A5 teil. Aktuell setzt die Rhenus-Logistics-Tochter Contargo aber

erst mal auf die beiden neuen Sattelzugmaschinen des Typs DAF CF Electric, die lokal emissionsfrei Container über das nieder-rheinische Hinterland transportieren. Laut DAF Trucks sind die 210 kW und 2.000 Nm starken

CF Electric für das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk die ersten vollelektrischen Lkw des Fahrzeugherstellers in Deutschland. Insgesamt spricht der Hersteller vom sechsten und siebten vollelektrischen Lkw dieses

Typs, der an Feldtests bei Kunden teilnimmt.

„Uns ist sehr bewusst, dass sich der gesamte Transportsektor auf dem Höhepunkt einer grundlegenden Transformation befindet“, erklärt Richard Zink, Direktor Marketing und Sales sowie Mitglied des Managementboards von DAF Trucks. Der Lkw-Bauer werde die technischen Daten und die Daten zum operativen Einsatz sammeln, auswerten und sie in die Serienfertigung der E-Lkw einfließen lassen. Aktuell spricht DAF dem CF Electric mit 170 kWh fassender Batterie eine Reichweite von bis zu 100 Kilometern zu.

Jürgen Albersmann, Geschäftsführer von Contargo, bezeichnet die DAF CF Electric als einen Schritt in Richtung des ambitionierten Ziels, als Unternehmen bis 2050 vollständig dekarbonisiert zu sein. Noch 2019 will Contargo je zwei weitere vollelektrische 44-Tonner von Framo und E-Force in Betrieb nehmen. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Hendrik Wüst lobte die Investition in die lokal emissionsfreien Lkw: „Von den Erfahrungen, die Contargo mit der E-Lkw-Flotte in den nächsten Jahren sammeln wird, können auch andere profitieren.“

Michael Viefers, Vorstand von Rhenus, sagt wiederum, dass in seinem Unternehmen eine große Bereitschaft herrsche, neue Technologien zu testen, um ressourcenschonende Logistik anzubieten. „Dabei sind wir technologieoffen, das heißt, wir werden unsere Fahrzeugflotte im Sinne unserer Kunden stetig nachhaltig weiterentwickeln – ob mit Batterie, Wasserstoff, LNG oder CNG betrieben.“

Kristin Kahl von der Abteilung Sustainable Solutions bei Contargo beziffert die Reduktion der CO₂-Emissionen mit den sechs geplanten E-Lkw im Vergleich zur Verwendung von konventionellen Diesel-Trucks auf mindestens 38 Prozent. „Wenn wir an allen beteiligten Terminals komplett auf Ökostrom umgestiegen sind, werden die CO₂-Emissionen sogar um 89 Prozent sinken“, erläutert Kahl.

Text: Julian Hoffmann |
Foto: DAF Trucks, Contargo



„Die CO₂-Emissionen sinken um 89 Prozent“

KRISTIN KAHL VON DER ABTEILUNG SUSTAINABLE SOLUTIONS BEI CONTARGO ÜBER DAS ZIEL, ALLE TERMINALS UMZUSTELLEN



mal die Stange polieren

...müssen Sie nicht selbst, machen wir für Sie!

Jedes Edelstahlzubehör von HS-Schoch wird von Hand auf Hochglanz poliert. Bullfänger, Sidebars, BumpBars, Radzubehör und Scheinwerferbügel erhalten dadurch einen auffallenden und langanhaltenden Glanz.

HS Schoch

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

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

TRUCK GRAND-PRIX
WIR SIND DABEI
STAND R4 + R7



DAS UNTERNEHMEN

- Die Rhenus-Gruppe ist als global aufgestellter Logistik-Dienstleister in der Kontraktlogistik, der Frachtlogistik und der Hafenlogistik tätig
- Das Unternehmen erwirtschaftet an mehr als 610 Standorten mit weltweit rund 29.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 4,8 Milliarden Euro
- Contargo ist ein trimodaler Spezialist für die Container-Hinterlandlogistik
- Die 100-prozentige Rhenus-Tochter schlägt jährlich etwa zwei Millionen Container um

VERKAUFEN, KAUFEN, SUCHEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

trans aktuell MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG

BFS
Die Truckvermieter
0180 411 8 411 * bfs.tv

Rent a MAN

MAN

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

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER **trans aktuell** **lastauto omnibus**

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

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

Jumbo-Tech
TachWare V3
Driver Card Software

Einlesen
Archivieren
Sichern
Auswerten

Software & Auslesegeräte für die Daten der Fahrerkarte und des Tachographen

JUMBO TECH

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

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA

Ihr Großhandels-Partner für
ALCOA Räder und Zubehör

autorisierter Großhandel

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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

GESUNDHEIT IST EIN MENSCHENRECHT

Deshalb hilft ÄRZTE OHNE GRENZEN in rund 60 Ländern Menschen in Not – ungeachtet ihrer Hautfarbe, Religion oder politischen Überzeugung.

HELFEN SIE MIT!

Bitte schicken Sie mir unverbindlich Informationen

über ÄRZTE OHNE GRENZEN
 zu Spendenmöglichkeiten
 für einen Projekteinsatz

Name: _____
Anschrift: _____
E-Mail: _____

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V. • Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin • www.aerzte-ohne-grenzen.de

Spendenkonto 97 097
Bank für Sozialwirtschaft • BLZ 370 205 00

MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.

JETZT ONLINE GÜLTIG!
12.11.2018

**Zukunft schenken!
Zu jedem Anlass!**

Ein Geschenk, das Jahr für Jahr Gutes bewirkt? Das gibt es! Schenken Sie eine Zusage zur SOS-Kinderdorf-Stiftung und bereiten Sie Freude mit einer individuellen Geschenkkarte. Damit unterstützen Sie benachteiligte Kinder. Jetzt und in Zukunft.

Petra Träg, 089 12606-109
petra.traeg@sos-kinderdorf.de

SOS-Kinderdorf-Stiftung
www.sos-kinderdorf.de



BEST BRAND
ETM AWARD 2019

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

2000+ LKW-FAHRER JOBS auf

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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

FERNFAHRER
ERSTE FAHRT

Jeden MONAT NEU!

World Vision
Zukunft für Kinder!

GEMEINSAM STARK FÜR KINDER.

Den Kleinsten KRAFT zum Leben schenken.

Mehr dazu:
worldvision.de/starthelfer

www.lastauto-omnibus.de

...Über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...

Kompressor-Kühlfbox Engel MK-43
Abmessungen: 8 x 6 x 7 (cm) (H x B x T)
Nettogewicht: 15,5 kg (inkl. 20 kg Inhalt)
Inhalt: 20 kg
Material: Stahlblech eloxiert
Fächer: 2
Anschlüsse: 1
Druck: 1,2 bar
Temperaturbereich: -20 bis +10°C
Aktion...€649,-

Kompressor-Kühlfbox Engel MK-49
Abmessungen: 8 x 6 x 7 (cm) (H x B x T)
Nettogewicht: 15,5 kg (inkl. 20 kg Inhalt)
Inhalt: 20 kg
Material: Stahlblech eloxiert
Fächer: 2
Anschlüsse: 1
Druck: 1,2 bar
Temperaturbereich: -20 bis +10°C
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
Sendstr. 14-18, D-45884 Gladbeck
Tel.: 02043 / 6 99-27 • Fax: 02043 / 6 99 61

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

Ihre autorisierte Vertragswerkstatt für
SCHMITZ CARGOBULL **KRONE** **KÖGEL**
wir arbeiten für Sie an Sattelaufiegern, Anhängern & LKW-Aufbauten aller Fabrikate

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

neuer Standort direkt an der A4 Ausfahrt Düren!

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

52538 Niederzier (D)
☎ 02428 – 803710
www.mevisssen.de

KAUFGESUCHE

 **wirkaufenlkw.de**

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

Kleine Spedition mit guter Auftragslage aus gesundheitlichen Gründen abzugeben.

Justen
-TRANSPORTE

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

Hose
20.10.2008 - 13.01.2018

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

www.courier.net

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

KOMBIMARKT
FERNFÄHRER trans aktuell bestpreisgarantie

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

€ 308,-
und hat das Format 1-spaltig - 70 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von Norbert Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

E-Mail: norbert.blucke@etm.de

ETMverlag

AUS- UND WEITERBILDUNG

Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

AB 18 JAHRE CI/CIE

MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!

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

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

STELLENANGEBOTE

RTS *Es lohnt sich!*
Transport Service GmbH

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

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

 **2000+ LKW FAHRER JOBS** auf

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

www.lastauto-omnibus.de



Dr. Kirrily de Polnay behandelt den dreijährigen Yaseen im Flüchtlingscamp Jamam, Südsudan. © Robin Meldrum/MSF

WIR HÖREN NICHT AUF ZU HELFEN. HÖREN SIE NICHT AUF ZU SPENDEN.

Leben retten ist unser Dauerauftrag: 365 Tage im Jahr, 24 Stunden täglich, weltweit. Um in Kriegsgebieten oder nach Naturkatastrophen schnell handeln zu können, brauchen wir Ihre Hilfe. Unterstützen Sie uns langfristig. Werden Sie Dauerspender.

www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender

DAUERSPENDE

ab **5,-** im Monat

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00



Nothilfe Indonesien Jetzt spenden!

Ein schweres Erdbeben hat in Indonesien einen Tsunami ausgelöst. Aktion Deutschland Hilft leistet Nothilfe. Helfen Sie den Menschen jetzt – mit Ihrer Spende!

Spendenkonto
DE62 3702 0500 0000 1020 30
www.Aktion-Deutschland-Hilft.de



World Vision
Zukunft für Kinder!

DAS SCHÖNSTE GESCHENK FÜR KINDER: EINE ZUKUNFT.

Das ist die **KRAFT** der Patenschaft.

Jetzt Pate werden:
worldvision.de

Transportwelt
News aus Wirtschaft und Politik
www.eurotransport.de

europa
eurotransport.de

Freie Fahrt noch bis September 2019.

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

Weitere Informationen zu unserem Angebot finden Sie auf:
www.dekra-akademie.de/berufskraftfahrer-weiterbildung



Alles im grünen Bereich.



VERANSTALTUNGEN

VERSCHIEDENES

NEUHEIT
STARK
Mobile Waschanlage
Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie - Benzin - Diesel - Strom
Altgeräte-Rücknahme
Vorführgeräte /
Leasing 99
STARK
Tel.: 07967 328 - www.st-stark.de

2000+ LKW FAHRER JOBS auf
LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt.

NEUE HOTLINE
00800 03627867
KOSTENLOSES HILFETELEFON
www.docstop.eu

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip
OVERALLS
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufening 17 · 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

www.lastauto-omnibus.de

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

Rahmenschaden
ja nein vielleicht
www.unfallvermessung.de
Service Ruf: 0172 401 7968

KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Verkaufen und Kaufen –
jetzt auch 1 Woche vor
Druck online
<http://etm.de/kombimarkt>

Der KOMBIMARKT ist der gemeinsame
Rubrikanzeigenteil von **trans aktuell**,
lastauto omnibus und **FERNFAHRER**.

Eine Schaltung im KombiMarkt ist eine
Monatsbuchung, d.h. Ihre Anzeige er-
scheint zweimal in **trans aktuell**,
einmal in **lastauto omnibus** und
einmal im **FERNFAHRER**.

Eine Anzeige = 4 Ausgaben!*

Verkaufte Auflagen inklusiv ePaper der
einzelnen Objekte im Jahresdurchschnitt
vom 01. Juli 2016 bis 30. Juni 2017:

- **trans aktuell:** 49.403 Exemplare
- **trans aktuell:** 49.403 Exemplare
- **lastauto omnibus:** 12.547 Exemplare
- **FERNFAHRER:** 25.228 Exemplare
136.581 Exemplare**

* außer im Januar = Doppelnummer lastauto omnibus + trans aktuell

** außer im August = Doppelnummer trans aktuell
** verkaufte Auflage der einzelnen Objekte gesamt monatlich im Jahresdurchschnitt vom 1. Juli 2016 bis 30. Juni 2017.

ANZEIGENANNAHME

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

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

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

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

Bitte gewünschte Kombination und
Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

Zu verkaufen: Diverse MAN
Zubehör F90/ F 200 Lederaussta-
tung, Türwindabweiser, Bullfänger,
Tel. XX XX/XX XX XX XX H

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

Zu verkaufen: Diverse MAN
Zubehör F90/ F 200 Lederaussta-
tung, Türwindabweiser, Bullfänger,
Tel. XX XX/XX XX XX XX H

KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

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

Pro Zeile ca. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

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

| 3 mm | 6 mm | 8 mm | 10 mm | 12 mm | 15 mm |
|------|------|------|-------|-------|-------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

- Bitte veröffentlichen Sie obigen Text mal unter der Rubrik
- Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger
 - Verkäufe Omnibusse
 - Verkäufe Spezialfahrzeuge
 - Verkäufe Motoren
 - Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen
 - Verkäufe Container
 - Verkäufe Ersatzteile/Zubehör
 - Kaufgesuche
 - Ladung und Transport
 - Leasing/Lkw-Vermietung
 - Geschäftl. Empfehlungen
 - Geschäftsverbindung
 - Stellenangebote
 - Stellengesuche
 - Fahrschulen
 - Immobilien
 - Modellspielzeug
 - Größe
 - Bekanntschaften
 - Verschiedenes
 - Gesuche

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

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

Name/Firma _____ Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (Zahlung sofort nach Erhalt)

X Unterschrift/Datum

TRA 14+15/19

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



Dienstreisen

Organisation • Abrechnung • CO₂-Kompensation

Kaufberatung
Alles über
den Audi A6

Datenschutz im Fuhrpark
Flottenmanager müssen Vorgänge
lückenlos dokumentieren

Facelift VW Passat
Unterwegs im überarbeiteten
Firmenwagen-Bestseller

Lademanagement in der Praxis
Stuttgarter Flughafen bereitet
sich auf Elektromobilität vor

FlottenSterneIndividuelle Mobilitätslösungen
für Geschäftskunden



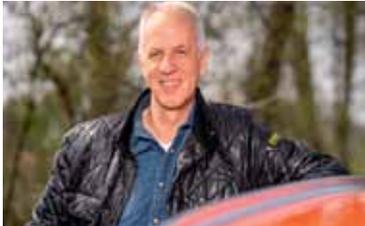
Kommunikationsprofi. Die neue A-Klasse Limousine.

Markant von außen, aufmerksam im Inneren: Die A-Klasse Limousine im sportlichen Design sorgt als Geschäftswagen für einen selbstbewussten Auftritt, während sich das individualisierbare Infotainmentsystem MBUX ganz auf den Fahrer einstellt. Es lernt mit künstlicher Intelligenz persönliche Vorlieben und Gewohnheiten kennen und wird bequem per ganzheitlichem Touch-Bedienkonzept und Sprachsteuerung LINGUATRONIC bedient. Alles für mehr Sicherheit, Komfort und Effizienz. Entdecken Sie jetzt die Vorteile des FlottenSterne Programms unter www.mercedes-benz.de/geschaeftskunden

Mercedes-Benz



Ganz schön abgefahren



Hanno Boblenz
Chefredakteur
bob@firmenauto.de

Reifentests sind eine ziemlich abstrakte Angelegenheit. Fahrverhalten, Bremswege, Verschleiß – erst wer selbst unterschiedliche Reifen im direkten Vergleich fahren konnte, versteht wirklich, worum es geht. Michelin ermöglichte einer Handvoll Journalisten einen solchen Test. Ohne zu wissen, welcher Reifen montiert war, ging's über eine bewässerte Piste. Die Unterschiede waren krass. Mit einem der verschlissenen Reifen fühlte sich jede Kurve wie Glatteis an. Selbst als Neureifen mit vollem Profil fuhr sich diese Marke nicht wirklich gut. Andere Pneus wiederum griffen an der Verschleißgrenze noch ordentlich. Michelins Intention: Die Franzosen wollen einen Mindeststandard für gebrauchte Reifen durchsetzen. Nach dem Tag auf der Testpiste kann ich diese Forderung nur unterstützen. Damit Ihre Fahrer in ihren Firmenwagen auch mit abgefahrenen Reifen an der Verschleißgrenze noch sicher unterwegs sind.

Fotos: Hanno Boblenz (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



26

Am Schalter anstehen war gestern: **Kira Crome** erklärt, wie man schnell und unkompliziert einen Mietwagen per App bucht. Vor allem aber, welche Vermieter diesen Service überhaupt anbieten.

Mit Nebel im Hochsommer hatte **Hanno Boblenz** bei der Testfahrt des neuen Renault Clio nicht gerechnet. Schon gar nicht an der Küste Portugals. Den Fahrspaß konnte das Wetter aber nicht schmälern.

48



Bremswege im Vergleich: **Pierre Robert** leitet bei Michelin die Abteilung, die eigene und Konkurrenzprodukte testet. Mit erstaunlichen Ergebnissen.



60



ab **18** Schwerpunkt
Geschäftsreise



rot = Themen auf dem Titel

12 Der Umgang mit Fuhrparkdaten muss dokumentiert werden.



44 Neuer BMW 1er mit Frontantrieb.



UNTERNEHMEN

- ALD 6
- Arktik 30
- Arbeiterwohlfahrt 34
- Arval 6
- Atmosfair 30
- Avis 28
- BVG 34
- Buchbinder 6
- Carano 34
- Dekra Akademie 37
- Europcar 28
- Euro NCAP 62
- Flughafen Stuttgart 38
- Fraunhofer IAO 34
- Hertz 28
- Hotel-Resort-Consulting 22
- Klima-Kollekte 30
- Klimamanufaktur 30
- Lebenshilfe 34
- Mahle 38
- Michelin 60
- National 28
- My Climate 30
- Prima Klima 30
- Sixt 28
- South Pole 30
- Volkssolidarität 34
- Wuppertaler Stadtwerke 16

TITELTHEMA Geschäftsreise

- 18** **Reisezeit**
Gilt die Zeit hinterm Steuer oder in der Bahn als Arbeitszeit? Ein Blick in die Rechtsprechung
- 22** **Reisekostenabrechnung**
Viele Mitarbeiter müssen Kosten für Taxi, Hotel und Verpflegung vorstrecken. Doch es geht auch einfacher
- 26** **Mietwagen**
Am Schalter anstehen war gestern: Heute mietet man Autos viel schneller per App
- 30** **CO₂-Kompensation**
Jede Reise verursacht Treibhausgase. Über Spenden an Ökoprojekte und mit Umweltzertifikaten kann man den Schaden aber zumindest teilweise ausgleichen

MANAGEMENT

- 03** Editorial
- 06** Branchen-News

- 08** **Pkw-Maut**
Deutschlands Pkw-Maut-Pläne sind krachend gescheitert. Aber wenigstens brummt das Mautgeschäft mit Lkw
- 10** **Kolumne des Bundesverbands**
Flottenmanager haben ein enormes Wissen. Sie sollten sich aber nicht darauf ausruhen
- 12** **Datenschutz im Fuhrpark**
Flottenmanager müssen alle relevanten Daten dokumentieren und vor allem eine Datenschutz-Folgeabschätzung anlegen
- 16** **Gesundheitsuntersuchung**
Fahrpersonal muss gesundheitlich geeignet sein. Die arbeitsmedizinische G25-Untersuchung hilft, das einzuschätzen
- 34** **Flottentests mit Elektroautos**
Zwei staatlich geförderte Projekte zeigen, welche Fuhrparks E-Autos einsetzen können
- 37** **Zertifizierter Flottenmanager**
Teil 5: Nachhaltigkeit und IT-Tools
- 38** **Ladeinfrastruktur**
Ein intelligentes Ladesystem soll am Flughafen Stuttgart mehr Autos versorgen, ohne das Stromnetz zu überlasten

50

Welcher Audi A6 passt als Geschäftswagen?



Fotos: Adobe Stock (2)

62

Tests von Euro NCAP helfen, die sichersten Firmenwagen auszusuchen.

AUTO

Neuheiten

- 40 VW Passat**
Neue Optik und etliche speziell fürs Flottenmanagement sinnvolle Lösungen
- 42 Skoda Superb**
Modellüberarbeitung bringt mehr Assistenten und einen neuen Diesel
- 44 BMW 1er**
Mit der dritten Generation wechselt das BMW-Einstiegsmodell von Heck- auf Frontantrieb
- 46 Opel Zafira**
Der Trendsetter unter den Vans wird nun zum echten Raumwunder
- 48 Renault Clio**
Top vernetzter Kleinwagen mit dem größten Bildschirm seiner Klasse

Fahrberichte

- 50 Kaufberatung Audi A6**
Alle Preise, alle Daten: Tipps für Ausstattung und Motorisierung

- 56 Nissan Qashqai 1.7 dCi**
Unterwegs mit dem neuen Diesel
- 57 Lexus ES 300h**
Ist das Mittelklassemodell mit Hybridmotor wirklich sparsam?
- Service**
- 58 Kostencheck kompakte SUV**
Die meistverkauften Kompakt-SUV, ihre Kosten sowie die sparsamsten Modelle
- 60 Sicherheit von Reifen**
Michelin fordert Label für Nässehaftung von gebrauchten Reifen
- 62 Euro NCAP**
Die Crashtests helfen Flottenmanagern, sichere Firmenwagen auszuwählen

- 66 Impressum**

AUTOS IM HEFT

Audi
A6 50
Q3 35 TFSI 58

BMW
1er 44
520d Touring 55
X1 xDrive 20d 58

Citroën
C5 Aircross 59

Dacia
Duster Blue dCi 95 59

Kia
Niro 1.6 GDI Plug-in Hybrid 59

Lexus
ES 300h 56

Mercedes
E 220 d T-Modell 55

Nissan
Qashqai 57/59

Opel
Zafira 46
Grandland X 58/59

Peugeot
3008 58/59

Renault
Clio 48
Kadjar 58/59

Seat
Ateca 1.6 TDI 58

Skoda
Superb 42
Karoq 58/59

Toyota
CH-R Hybrid 58/59

Volkswagen
Passat 40
Tiguan 2.0 TDI 58

Volvo
V90 D4 55
XC40 D3 58

Fotos: Mario P. Rodriguez (2)



Gruppenbild mit Gewinnern: In jeder Kategorie gab es einen Gesamt- und einen Importsieger. Rechts: Moderatorin Alexandra von Lingen mit firmenauto-Chefredakteur Hanno Boblenz.

Firmenauto des Jahres 2019

Die meistverkauften Firmenwagen in 15 Kategorien standen zur Wahl. Nun wurden die Gewinner mit dem Award »Firmenauto des Jahres« prämiert.

Während einer feierlichen Preisverleihung im Kursaal Bad Cannstatt in Stuttgart wurden in 15 Fahrzeugkategorien die Awards »Firmenauto des Jahres« vergeben. Am Start waren in jedem Segment die als Firmen- beziehungsweise Geschäftswagen meistverkauften Modelle.

Sie wurden mit Unterstützung des Marktforschungsinstituts Dataforce ermittelt – insgesamt 275 Fahrzeuge. Welches Modell in seiner Kategorie

gewonnen hat, können Sie online nachlesen. Die detaillierten Bewertungen gibt's unterteilt nach Segmenten in der nächsten Ausgabe.

Wir verleihen den Award »Firmenauto des Jahres« bereits seit 1999. In diesem Jahr wurden die besten Firmenwagen erstmals von einer hochkarätig besetzten Expertenjury gewählt. Sie setzte sich aus 137 Fuhrparkleitern und 15 Fuhrparkverantwortlichen unabhängiger Flotten- und Finanz-

dienstleister sowie fünf Chefredakteuren europäischer Fuhrparkmedien zusammen.

Insgesamt verwalten die teilnehmenden Fuhrparkleiter 354.514 Firmenfahrzeuge. Die Experten hatten pro Segment maximal sechs Stimmen, unterteilt in Gesamt- und Importwertung. Zu den größten Gewinnern gehört der Volkswagen-Konzern. Ebenfalls sehr gut schneiden BMW und Volvo mit jeweils drei Siegermodellen ab.

Förderung E-Autos

ALD gibt Fördermittel weiter

Wer Elektroautos für den Fuhrpark anschafft, kann auf Unterstützung von Bund, Ländern und Kommunen hoffen. Doch meist bekommt nur derjenige das Geld, der das Fahrzeug oder die Ladesäulen kauft. Bei Leasingfahrzeugen ist das also die Leasinggesellschaft. ALD Automotive geht nun einen anderen Weg und will die Fördermittel an die Kunden weitergeben. Die Förderung sei herstellerunabhängig möglich. Hierbei seien 40 Prozent der Differenz vom Listenpreis eines Elektrofahrzeugs zu einem vergleichbaren Verbrenner förderfähig.



Nova droht sich zu verdoppeln

WLTP-Chaos in Österreich

Eigentlich war die neue Formel für die Normverbrauchsabgabe (Nova) Mitte Mai bereits auf Schiene. Es stand fest, dass es zu einer rund 20-prozentigen Verteuerung – auch der Versicherungssteuer (plus 10 Prozent) – kommen wird. Durch die Auflösung der Regierung droht aber nun mit Jahresende größeres Ungemach. Ohne neue Regelung läuft mit 31.12.2019 die Rückrechnung der WLTP- auf NEFZ-Verbrauchswerte aus. Durch die damit verbundene Erhöhung der CO₂-Werte um 25 Prozent würde sich die Nova im Schnitt verdoppeln, so Günther Kerle, Sprecher der österreichischen Automobilimporteure. Auch die Versteuerung des geldwerten Vorteils hängt am CO₂-Ausstoß. Bei Werten über 118 Gramm/Kilometer würden neu angemeldete Autos mit zwei Prozent der UVP besteuert.



Flottenmarkt Juni 2019

Wieder ein neuer Rekord

Die vielen Feiertage herausgerechnet, legte der Flottenmarkt im Juni um 8,9 Prozent gegenüber dem Mai zu. Und auch die Halbjahresbilanz ist laut Dataforce rekordverdächtig. Die Fuhrparkbetreiber schafften neun Prozent mehr Autos an als in den ersten sechs Monaten des Vorjahres. Dagegen halten sich die privaten Käufer weiter zurück (minus vier Prozent). Was wieder einmal zeigt, wie immens wichtig das Geschäft mit Firmenwagen für die Automobilbranche ist.

95 %

So hoch war der Anteil der gewerblichen Zulassungen des Ford Mondeo im Juni. Hersteller, Vermieter und Handel sind mit eingerechnet. Zum Vergleich: Beim VW Passat waren es nur knapp 83 Prozent.

Arval Mobility Observatory

Fuhrparkbarometer

Arval hat sein jährlich veröffentlichtes Fuhrparkbarometer mehr in Richtung der gesamten Unternehmensmobilität ausgerichtet. In der Studie kam Arval zu dem Ergebnis, dass deutsche Unternehmen großes Interesse an neuen Antrieben haben, WLTP-Folgen in ihre Car-Policy einfließen lassen und zunehmend Maßnahmen zur Schadstoffreduktion im Fuhrpark ergreifen. Im nächsten Heft stellen wir die Ergebnisse der Studie in einem detaillierten Artikel vor.



Hier ruht die deutsche Maut

Nachdem die **Pkw-Maut-Pläne** krachend gescheitert sind, gibt es wenigstens einen Trost: Die Lkw-Maut boomt.

von Hans-Peter Colditz



Wer fährt, zahlt – so die kurz gefasste Mautphilosophie des Bundesverkehrsministeriums. Doch daraus wurde nichts. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) setzte sich über den deutschen Gesetzgeber, die EU-Kommission und sogar über den EU-Generalanwalt hinweg und kippte das Mautkonzept der CSU. »Nicht vereinbar mit EU-Recht«, urteilten die Richter. Die Abgabe sei diskriminierend, weil deutsche Autofahrer vergleichbar entlastet würden, und verstoße 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 und ein verstörter CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer. 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. 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«. 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 Bruder, 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.

Waren Ende des ersten Betriebsjahres 2005 lediglich 109.000 Nutzer und 736.000 Lkw registriert gewe-

sen, 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 stehen inzwischen 1,2 Millionen gegenüber. Entsprechend hoch liegt mit 98 Prozent der Anteil des automatischen Mauteinnahmeverfahrens. Nur noch zwei Prozent werden manuell über Mautstellenterminals, das 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, 2015 auf noch einmal 1.200 Kilometer, und seit dem vorigen Jahr unterliegen nun das gesamte Bundesstraßennetz und damit insgesamt über 52.000 Kilometer Fernstraßen der Mautpflicht.

Der Schaden für das Image der deutschen Verkehrspolitik ist gewaltig

2015 wurde die Maut auf 7,5-Tonner ausgedehnt, seit Anfang 2019 wird nach Gewichtsklassen differenziert.

Und was passiert nun mit der Pkw-Maut? Gestorben, beerdigt, vergessen? In bisheriger Form ganz sicher, das muss auch der gebeutelte Verkehrsminister Scheuer erkennen. Und doch wäre er ein schlechter Politiker, würde ihm nichts dazu einfallen – getreu dem Motto: »Wenn man nicht mehr weiterweiß, bildet man einen Arbeitskreis.« Der heißt jetzt wieder Taskforce, wird von seinem Staatssekretär Michael Güntner geleitet und ist mit Spezialisten bestückt. Und die brauchen eigentlich nur abzuwarten wie diejenigen der Flughafen-BER-Taskforce, denn Lösungen sind andernorts schon in Arbeit. Dort heißen sie CO₂-Bepreisung oder EU-Maut, die aber streckenabhängig erhoben werden soll und ab 2027 von den EU-Staaten eingeführt werden darf. Ganz unstrittig und offiziell. ■



Hybrid ist, wer mehr kann

Fuhrparkmanager sind häufig zu Recht **stolz auf ihr Wissen und Können**.
Es ist aber nicht klug zu denken, alles bleibe beim Alten.

von Axel Schäfer

Vielseitig und hybrid war die Tätigkeit als Fuhrparkmanager schon immer. Unterschiedlichste Aufgaben und organisatorische Einbettung in Strukturen und Prozesse der Unternehmen erfordern verschiedene Kompetenzen und Fähigkeiten, die oft eine Person erfüllen soll und muss. Der Anspruch ist also hoch. Gleichzeitig bieten die neuen Herausforderungen die Möglichkeit, ungenutztes Potenzial auszuschöpfen. Wer täglich mit Problemen aus verschiedenen Aufgabenbereichen konfrontiert ist, lernt, flexibel zu bleiben und lösungsorientiert zu handeln. Man lernt vieles, was dem Unternehmen nutzen kann: verbesserte Beschaffungsprozesse, präzisere Ausschreibungen, Impulse zur Motivation der Kollegen, Optimieren der Prozesse, Kosten reduzieren und etliches mehr.

Der Status des Flottenmanagers im Unternehmen entspricht aber leider oft immer noch nicht der Verantwortung und den Möglichkeiten. Ergreifen Sie die Chance, ein Vorbild innerhalb des Unternehmens zu werden als jemand, der technische Innovationen forciert, dabei hilft, eingefahrene Vorgehensweisen zu modernisieren und komplexe Aufgaben zu lösen. Werden Sie zum Influencer.

Ihr Wissen kann einen positiven Beitrag für das gesamte Unternehmen leisten. Das ist der Charme dieser hybriden Position.

Einfach ist es nicht, und nebenbei ist das auch nicht zu erledigen.

Aber es bereichert, bringt Abwechslung und Sinnhaftigkeit in die Arbeit.

Wir leben in einer spannenden Zeit. Es geht nicht mehr nur darum, wie die Kollegen von A nach B kommen, sondern wie ich als Verantwortlicher den wirklichen oder nötigen Mobilitätsbedarf des Unternehmens gestalte.

Es geht darum, neue Optionen zu kennen und zu nutzen – und vor allem ökonomisch effiziente und gleichzeitig nachhaltige Ziele zu verfolgen. Mobilitätsmanagement hat einen anderen Blickwinkel als das reine Fuhrparkmanagement der letzten Jahrzehnte. Das Ein-Mann-ein-Auto-Modell verschwindet auf längere Sicht und wird zum Teil und vielleicht mehr und mehr durch On-Demand-Lösungen ersetzt. Diese kommen aus einem eigenen Pool oder von entsprechenden Service Providern. Pkw, Fahrräder, Taxidienste und öffentliche Verkehrsmittel sind heute schon sinnvoll kombinierbar. Das freilich wird spannende Aspekte mit sich bringen, denn so gelebte Mobilität kann zum Kassengift der Industrie werden. Die – so denke ich – hat verstanden und beginnt, ihre Geschäftsmodelle zu ändern und anzupassen, wie sich beim Thema Digitalisierung zeigt. Die Welt der Fuhrparkmanager geht aber nicht gleich unter, keine Sorge. Es geht nicht darum, den Beruf Fuhrparkmanager abzuschaffen. Es geht darum, dass wir beginnen, uns auf neue Aufgaben vorzubereiten. Wie heißt es doch so schön: Der Weg ist das Ziel. Gehen wir also los! ■



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

Ford Kuga ST-Line

Mehr Power für Ihr Business.



Wie das Fahrzeug, so der Fahrer. Beim Ford Kuga ST-Line heißt das: sportlich, anspruchsvoll und innovativ. Dafür sorgen das Body-Styling-Kit, höchste Verarbeitungsqualität und der Park-Assistent mit Ein- und Ausparkfunktion. Damit starten Sie im Business durch.

Mehr Informationen unter ford.de/geschaeftskunden



Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Ford Kuga ST-Line, 1,5-l-EcoBoost-Motor mit 110 kW (150 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, 4x2-Frontantrieb: 9,1 (innerorts), 6,2 (außerorts), 7,2 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 164 g/km (kombiniert).



Eine Idee weiter

Den Daten auf der Spur

Daten im Fuhrpark werden auf vielen Ebenen gesammelt. Firmen sind gut beraten, sie lückenlos zu dokumentieren und eine Datenschutz-Folgenabschätzung anzulegen.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Carsharing liegt im Trend. Auch in Firmen verzichten Dienstwagenfahrer immer öfter auf ihr persönliches Fahrzeug. Fast 30 Prozent der Unternehmen organisieren mittlerweile die Mitarbeitermobilität über Fahrzeugpools. Das zeigte eine Blitzumfrage auf dem letzten Verbandsmeeting des Bundesverbands Fuhrparkmanagement (siehe Infokasten unten). Knapp jeder fünfte Fuhrpark lokalisiert demnach zudem seine Fahrzeuge per GPS. Dafür nutzen die Unternehmen moderne Technik, die Datenschützer für hochbrisant halten.

»Beim Carsharing wird auf die Sekunde genau erfasst, wer wo wann das Fahrzeug genutzt hat«, erläutert Rechtsanwalt Lutz Fischer, der dadurch Mitarbeiter in ihren Datenschutzrechten verletzt sieht. Das erstrecke sich auf jede Art von Telematiksystem. »Kann das Unternehmen über den Spritverbrauch, das Beschleunigungs- und Bremsverhalten Rückschlüsse auf das Fahrverhalten ziehen oder gar ein Bewegungsprofil erstellen, gilt es, den Datenschutz zu wahren«, warnt Fischer. Selbst die einfache Führerscheinkontrolle der Dienstwagenfahrer falle bereits unter

die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), denn es spiele keine Rolle, wie sensibel die Daten seien.

Nach der neuen Datenschutzverordnung muss jedes Unternehmen dokumentieren, in welchem Umfang, wofür, wie und mit wem persönliche Daten verarbeitet werden. Die Blitzumfrage beim Verbandsmeeting zeigte allerdings, dass es bei vielen Fuhrparkverantwortlichen deutliche Unsicherheiten gibt. Werden besonders umfangreich persönliche Daten erhoben, wie es beim Carsharing oder bei der Geolokalisierung üblich ist, dann schreibt das neue Datenrecht zudem vor, dass die Risiken für den Dienstwagenfahrer hinsichtlich seiner Rechte und Freiheiten zu bewerten sind. »Dabei muss dargelegt werden, welche Sicherheitsmaßnahmen bestehen«, so Fischer. Außerdem sei es erforderlich, die Notwendigkeit und die Verhältnismäßigkeit der Datenschutz einschränkungen in Bezug auf den Zweck zu begründen.

Mittlerweile haben die Datenschutzbeauftragten der Bundesländer und der Datenschutzkonferenz (DSK) sogenannte Negativlisten vorgelegt. Aus ihnen geht hervor, für welche Risiken eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA) zwingend erforderlich ist. Fuhrparkbetreiber sollten diese Listen akribisch prüfen. Aus der DSK-Liste wird deutlich, dass nicht nur die



Umfrage zum Datenschutz

Was Fuhrparkleiter auf dem 22. Verbandsmeeting des Bundesverbands Fuhrparkmanagement zu Fragen rund um den Datenschutz sagten.

| | Ja | Nein | Weiß nicht |
|--|------|------|------------|
| Nutzen Sie in Ihrem Fuhrpark Carsharing? | 29,8 | 68,1 | 2,1 |
| Ortet Ihr Fuhrpark Fahrzeuge per GPS? | 18,4 | 79,6 | 2,0 |
| Hat Ihr Unternehmen ein Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten angelegt? | 37,0 | 30,4 | 32,6 |
| Hat Ihr Unternehmen eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA) erstellt? | 22,7 | 47,7 | 29,6 |

Angaben in Prozent.

Quelle: Bundesverband Fuhrparkmanagement (BVF); Daten nicht repräsentativ; Stand: 26.02.2019

»umfangreiche Verarbeitung von personenbezogenen Daten über den Aufenthalt von Menschen« eine DSFA erforderlich macht, sondern bereits der Fall, dass »personenbezogene Daten aus verschiedenen Quellen zusammengeführt werden«.

»Die Datenschutz-Folgenabschätzung muss das Unternehmen jederzeit vorlegen können«, erläutert Jurist Fischer. Werden die Auflagen aus dem Datenschutz nicht erfüllt, können die Behörden hohe Bußgelder verhängen. Fischer weiter: »Das neue Datenschutzrecht ist ein Einfallstor für Beschwerden, wenn ein Mitarbeiter beispielsweise nicht mehr gut auf die Firma zu sprechen ist.« Will er etwa wissen, was alles über ihn gespeichert wird, kann es brenzlich werden. Kommt die Auskunft nämlich zu spät oder fällt sie unvollständig aus, kann die Aufsichtsbehörde ein Bußgeld von bis zu 50.000 Euro verhängen. >

Datenschutz-Folgenabschätzung

Firmen und deren Fuhrparkverantwortliche stehen in der Pflicht, vor Beginn einer geplanten Datenverarbeitung die daraus resultierenden Folgen abzuschätzen und zu dokumentieren. Grundsätzlich ist die Datenschutz-Folgenabschätzung immer dann durchzuführen, wenn die Datenverarbeitung ein hohes Risiko für die Rechte und Freiheiten von Mitarbeitern zur Folge hat. Dazu zählen beispielsweise das Profiling von Personen, eine systematische Überwachung, die Verarbeitung von personenbezogenen Daten sowie Daten im großen Umfang oder das Zusammenführen von Daten. Im Zweifelsfall sollte sicherheitshalber immer eine DSFA durchgeführt werden. Sie muss alle drei Jahre wiederholt werden.





„ Das neue Datenschutzrecht ist ein Einfallstor für Beschwerden von Mitarbeitern.

Rechtsanwalt Lutz Fischer

Der Experte macht deutlich, dass auch Fuhrparkmanager den Pflichten des Datenschutzrechts unterliegen können. Denn wer als Fuhrparkmanager von der Geschäftsführung konkret mit der Datenverarbeitung beauftragt sei, trage auch die datenschutzrechtliche Verantwortung. In welchem Umfang der Fuhrparkverantwortliche im Einzelfall tatsächlich für Datenverstöße haftbar gemacht werden kann, ist aber von seinem Handlungsumfang abhängig.

»Wenn es im Unternehmen grundsätzlich das Vieraugenprinzip gibt und der Fuhrparkchef keine Entscheidung allein ohne den Geschäftsführer treffen kann, hat er mit dem Datenschutz nichts mehr zu tun«, stellt Fischer klar. Problematisch sei es aber, wenn im Fuhrpark moderne Technik eingesetzt, aber die notwendige Datenschutz-Folgenabschätzung nicht durchgeführt werde. Hier rät Jurist Fischer, eine Aktennotiz mit einem deutlichen Hinweis an die Geschäftsleitung zu senden und sie gut zu archivieren. Gibt es später Ärger, kann der Fuhrparkleiter darauf verweisen.

Grundsätzlich ist es ratsam, Mitarbeiter eine datenschutzrechtliche Einwilligung unterzeichnen zu lassen,

falls das Unternehmen im Fuhrpark Telematik einsetzt. Bei Dienstwagenfahrern sieht Fischer in der Praxis aber keine großen Probleme, denn der Arbeitnehmer habe ja auch durch die Privatnutzung Vorteile, die nicht sein Arbeitsverhältnis betreffen.

Problemfelder, die nicht gänzlich geklärt seien, gebe es dennoch. So erfassen moderne Fahrzeuge automatisch viele Fahrdaten, allein, um einen Airbag im richtigen Moment auslösen zu können. Zwar passiert das ohne Einfluss des Unternehmens, sicherheitshalber sollten die Mitarbeiter aber auch auf diese Datensammlung hingewiesen werden.

Keine datenschutzrechtliche Verantwortung trifft den Betrieb hinsichtlich der Maßnahmen von Strafverfolgungsbehörden. »Sie haben eine deutlich größere Berechtigung, auf Daten zuzugreifen, als die Privatwirtschaft«, stellt Fischer fest. Datenschutzrechtlich unproblematisch ist auch der Einsatz automatischer Notrufsysteme. Seit dem 31. März 2018 muss der eCall in alle neuen Pkw und in leichte Nutzfahrzeuge eingebaut werden. Für sie gibt es aber nach Auskunft des Juristen ein spezielles Datenschutzrecht. Es erlaubt die ständige Datenerhebung, damit der Serviceleister im Notfall, wenn sich der Verunfallte nicht mehr meldet, einen Rettungswagen schicken kann. »Rein theoretisch könnte ein Fahrer dieser Datenerhebung wohl widersprechen«, sinniert Fischer. Doch realistisch sei das nicht, denn jeder wolle schließlich im Ernstfall gerettet werden. ■

Rechtssicherheit über die Betriebsvereinbarung

»Nutzt der Arbeitgeber IT-Systeme oder sonstige automatisierte Einrichtungen, die geeignet oder auch nur in der Lage sind, das Verhalten von Arbeitnehmern zu überwachen, hat der Betriebsrat ein gesetzliches Mitbestimmungsrecht«, erläutert Rechtsanwalt Tim Wybitul. Zudem müsse der Betriebsrat die Einhaltung des Datenschutzrechts überwachen. Daher empfiehlt der Arbeitsrechtler eine individuelle Betriebsvereinbarung. So könne ganz konkret geregelt werden, welche Protokolle, Logfiles oder Inhaltsdaten auf welche Weise genutzt werden. Den Betriebsparteien gebe dies Rechtssicherheit und den Mitarbeitern ein hohes Maß an Transparenz bei der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten.

Das Herz sagt ja. Der Kopf auch. Klassische Win-win-Situation.

Der Panamera 4 E-Hybrid.

Manchmal stimmt einfach alles. Performance trifft auf Komfort, Dynamik auf Effizienz. Der Panamera 4 E-Hybrid verbindet alles, was Sie von einem Dienstwagen nicht erwarten, mit allem, was Sie von einem Dienstwagen erwarten. Mehr dazu auf www.porsche.de/panamera-e-hybrid



Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 2,7–2,6; CO₂-Emissionen kombiniert 62–60 g/km;
Stromverbrauch kombiniert 16,1–16,0 kWh/100 km



PORSCHE



Vorsorge mit Hindernissen

Die arbeitsmedizinische Untersuchung G25 ist sinnvoll, rechtlich aber problematisch. Worauf Arbeitgeber achten sollten.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Firmen sind dazu verpflichtet, ausschließlich Fahrpersonal einzusetzen, welches sich für den Einsatz hinterm Steuer eignet. Arbeitgeber können sich hierfür an die Handlungsanleitung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) halten, in der die arbeitsmedizinische Untersuchung G25 verankert ist. Diese wurde für alle Mitarbeiter entwickelt, die regelmäßig Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten leisten müssen, also auch für Dienstwagenfahrer.

Die Eignungsuntersuchung umfasst die Seh- und Hörfähigkeit, die allgemeine körperliche Eignung sowie Vorerkrankungen wie beispielsweise Epilep-

sie oder Medikamenten- und Drogenkonsum. Die G25-Untersuchung wird von Betriebsärzten empfohlen und von Fuhrparkleitern gerne eingesetzt. »Sie gibt einen Überblick über den Gesundheitszustand des Fahrers«, sagt Dr. Malte Berger, dem der Gesundheitsschutz bei den Wuppertaler Stadtwerken unterliegt.

Der Test erweist sich in der Praxis zwar als inhaltlich geeignet, doch Fuhrparkmanager bewegen sich auf rechtlich schwierigem Boden. Eignungsuntersuchungen sind im staatlichen Recht geregelt, etwa in der Fahrerlaubnisverordnung. Danach müssen Bewer-



Fristen der G25-Untersuchung

Erstuntersuchungen sind vor Aufnahme der Tätigkeit durchzuführen. Für Nachuntersuchungen gelten in der Regel die nachstehend genannten Fristen.

Nachuntersuchungen

- Bis zum 40. Lebensjahr nach 36 bis 60 Monaten
- Vom 40. bis 60. Lebensjahr nach 24 bis 36 Monaten
- Ab dem 60. Lebensjahr nach 12 bis 24 Monaten

Vorzeitige Nachuntersuchungen

- Nach längerer Arbeitsunfähigkeit (mehrwöchige Erkrankung) oder körperlicher Beeinträchtigung, die Anlass zu Bedenken gegen die weitere Ausübung der Tätigkeit geben könnte
- Bei Aufnahme einer neuen Tätigkeit
- Nach ärztlichem Ermessen in Einzelfällen (z. B. bei befristeten gesundheitlichen Bedenken)
- Auf Wunsch des Beschäftigten, der eine Gefährdung aus gesundheitlichen Gründen bei weiterer Ausübung seiner Tätigkeit vermutet
- Wenn Hinweise auftreten, die aus anderen Gründen Anlass zu Bedenken gegen die weitere Ausführung dieser Tätigkeit geben

Mangels Rechtsgrundlage müssen Beschäftigte nicht an der G25-Untersuchung teilnehmen

ber bereits für eine Fahrerlaubnis »die hierfür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen«. Der Arbeitgeber hingegen möchte seine Aufgaben nur geeignetem Personal übertragen – und dies auch fortlaufend überprüfen. »Es steht aber nirgendwo geschrieben, dass Arbeitgeber die Fahrtauglichkeit anhand der G25 kontrollieren müssen«, erläutert Berger. Somit gibt es also keine Pflicht zur G25-Untersuchung.

Zudem verweist der Betriebsmediziner darauf, dass auch für eine turnusmäßig wiederkehrende G25-Untersuchung keine Rechtsgrundlage bestehe. Die Berufsgenossenschaften, welche die Untersuchung entwickelten, könnten nicht im Grundgesetz verankerte Freiheitsrechte einschränken. Längst gelte die arbeitsmedizinische Vorgabe, dass Vorsorge und Eignung deutlich zu trennen sind. Ohne Rechtsgrundlage muss der Beschäftigte somit nicht an der Unter-

suchung teilnehmen. Gleichzeitig kann er auch die Weitergabe der Untersuchungsergebnisse an den Arbeitgeber verweigern. Von Betriebsvereinbarungen rät Berger ab. Denn sie dürften nur bei erheblicher Drittgefährdung das Persönlichkeitsrecht einschränken. »Besser ist es, die G25-Untersuchung direkt im Arbeitsvertrag zu regeln«, empfiehlt der Praktiker. »Natürlich müssen Verantwortliche trotz aller Regelungen weiter auf den gesunden Menschenverstand bauen«, fordert Berger. Dienstwagenfahrer, die durch eine Alkoholfahne auffällig werden, ständig Unfälle bauen oder länger als sechs Monate krank sind, können in begründeten Fällen zu einer vorzeitigen Nachuntersuchung geschickt werden. ■

Inhalte der G25-Untersuchung

- Befragung zur Krankengeschichte
- Laborwerte (Blut, Urin)
- Hörtest
- Sehtest
- Körperliche Gesundheitsuntersuchung
- Betriebsärztliche Beratung im Hinblick auf die Tätigkeit

Wer lenkt, der arbeitet

Ist Reisezeit auch Arbeitszeit? Macht es einen Unterschied, ob der Kollege am Steuer oder nur auf dem Beifahrerplatz sitzt? Ein Blick in die Rechtsprechung hilft weiter.

von Dr. Wolf-Henning Hammer



Foto: Adobe Stock/Syda Productions

Vergangenen Oktober sorgte ein Urteil des Bundesarbeitsgerichts für Aufregung, weil es Reisezeit als Arbeitszeit einstuft. Trifft das auch für Fahrer von Firmenwagen zu? In dem vor dem Bundesarbeitsgericht verhandelten Fall sollte ein Arbeitnehmer zu einer Baustelle nach China reisen. Dabei nutzte er allerdings nicht wie üblicherweise vorgesehen den Direktflug in der Economyclass der Lufthansa, sondern einen Businessclass-Flug mit Umweg und Zwischenstopp in Dubai. Gebucht hatte der Arbeitgeber, die Mehrkosten des Flugs trug der Arbeitnehmer. Zum Streit kam es, als der Arbeitnehmer die längere Flugzeit als Überstunden abrechnen wollte.

Vom Grundsatz entschied das Bundesarbeitsgericht (BAG), dass erforderliche Reisezeiten zu vergüten sind. Dabei müsse sich der Arbeitnehmer aber an den von seiner Firma vorgegebenen Modalitäten ori-

entieren. Sollte der Chef diese bestimmen können, muss der Reisende die Interessen des Arbeitgebers berücksichtigen und beispielsweise die günstigste Alternative wählen. Entsprechend orientiert sich der Zeitrahmen an der dafür nötigen Reisezeit. Abweichen darf der Kollege nur, wenn diese Modalitäten »wegen besonderer Umstände« für den Arbeitnehmer nicht zumutbar sind.

Dauert die Reise also länger, in dem Fall eben wegen des Umwegs über Dubai, besteht vom Grundsatz her kein Anspruch auf Ausgleich der Überstunden. Allerdings muss der Arbeitgeber beweisen, dass der Arbeitnehmer anders hätte schneller ans Ziel gelangen können. Der Arbeitnehmer wiederum muss nachweisen, dass es ihm nicht zuzumuten ist, so schnell oder so günstig wie vom Chef gewünscht ans Ziel zu reisen. >

Eine Frage des Arbeitsrechts

Arbeitszeitrechtliche Fragen lassen sich nur seriös beantworten, wenn man zwischen öffentlichem und privatem Arbeitszeitrecht trennt. Speziell bei der Unterscheidung zwischen zulässiger und vergütungspflichtiger Arbeitszeit. So passiert es immer wieder, dass jemand nur vier Stunden »richtig« arbeitet, aber wegen der Reisezeit trotzdem einen vollen Arbeitstag aufschreiben kann.

Anzeige



« Überall tanken? Da bin ich ganz entspannt! »

Sabine K., Fuhrparkmanagerin



Mit der DKV CARD für Pkw-Flotten. An 90 % aller Tankstellen in Deutschland willkommen.

dkv-euroservice.com

You drive, we care.



Der Arbeitsvertrag darf den Mitarbeiter nicht schlechterstellen, als es der Manteltarif vorsieht

Übertragen auf die vielen Außendienstler, die mit dem Firmenwagen unterwegs sind: Ob die Fahrt zur Arbeitsstelle als Arbeitszeit zählt, hängt davon ab, ob der Arbeitnehmer ins Büro oder zum Kunden fährt. Das BAG hatte bereits frühzeitig entschieden, dass die morgendliche Fahrt von zu Hause in den Betrieb nicht der Befriedigung fremder Bedürfnisse diene und daher nicht als Arbeitszeit gelten könne.

Bei Außendienstmitarbeitern, die Kunden von ihrem Wohnort aus aufsuchen und bei denen der Job Reisen verlangt, ist dies anders. In Ausnahmefällen muss sich der Arbeitnehmer aber die Zeit anrechnen lassen, die er dadurch spart, dass er nicht erst in die Firma fährt. Des Weiteren kann entscheidend sein, ob spezielle Verein-

barungen zur Vergütung von Reisezeiten getroffen wurden oder ob es tarifvertragliche Regelungen gibt. Darüber hinaus darf ein Arbeitsvertrag den Angestellten nicht gegenüber einem Tarifvertrag benachteiligen.

Bei Entsendungen ist die Situation dagegen eindeutig: Die komplette Hin- und Rückreise erfolgt im Auftrag des Kunden und dient dem Interesse des Arbeitgebers. Daher gilt sie als Arbeitszeit.

Je nach Job kann man sogar fürs Nichtstun Überstunden aufschreiben. Beispielsweise als Beifahrer im Lkw, wenn der Kollege gerade steuert. Voraussetzung ist, dass man am Arbeitsplatz anwesend sein muss und nicht frei über die Nutzung des Zeitraums bestimmen kann. Die Zeit auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine ist zwar keine Arbeitszeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes. Da sie aber nicht als Pause, sondern als Bereitschaftszeit zählt, ist sie vergütungspflichtig. Allerdings kann die Bezahlung wegen der geringeren Belastung niedriger sein als diejenige für Vollarbeit. Zu viel kürzen oder womöglich ganz streichen darf der Chef den Stundensatz aber auch nicht, sonst verstößt er gegen die guten Sitten im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Firma und Unternehmen sollten also eine pauschale Vergütung von Reisezeiten bereits im Arbeitsvertrag exakt definieren. Schließlich muss ein Arbeitnehmer bereits bei Vertragschluss erkennen können, was mit dem neuen Job auf ihn zukommt, wie viel er arbeiten muss und ob die Reisezeit mit oder ohne Arbeit im Sinne von § 611 Abs. 1 BGB verbunden ist.

Wie sieht's aber mit der Anreise zu einer Fortbildungsveranstaltung aus? Dabei kommt es insbesondere auf die Tätigkeit des Arbeitnehmers und den Inhalt der Schulung an. Kann der Mitarbeiter die Weiterbildung für den Job nutzen, dürften die An- und Abreise sicher als Arbeitszeit gelten. Aber auch hier spielen tarifvertragliche Regelungen oder Betriebsvereinbarungen eine Rolle, denn manche Manteltarifverträge sehen für einen Reisetag maximal acht Stunden vor, egal, wie lange die Reise dauert. ■

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.



VORSCHAU

Wie lange darf man am Steuer sitzen?

Darf der Außendienstler nach einem langen Meeting noch nach Hause fahren?

Diese Fragen beantwortet firmenauto in der nächsten Ausgabe.



RENAULT
Passion for life

Renault **ZOE**

Deutschlands meistgekauftes Elektroauto¹

100% elektrisch. 0% Emissionen.²



Der 100% elektrische Renault ZOE bietet Ihnen alles, was Sie im Beruf brauchen: Er ist unglaublich wendig, passt dank der kompakten Maße in jede Parklücke und spart Ihnen bares Geld: Denn mit der neuen 0,5%-Regelung sichern Sie sich jetzt noch mehr Steuervorteile! Mehr Infos auf renault.de/zoe-gewerbekunden



Renault ZOE LIFE mit 22-kWh-Batterie, Elektromotor, 65 kW: Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 18,9–17,9; CO₂-Emissionen: kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse: A+ (Werte gemäß gesetzl. Messverfahren). Renault ZOE LIFE: Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 18,9–15,9; CO₂-Emissionen: kombiniert 0–0 g/km; Effizienzklasse A+–A+ (Werte gemäß gesetzl. Messverfahren).

¹ Quelle: KBA Mai 2019. ² Im Fahrbetrieb. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.



Dienstreisen ohne Ärger abrechnen

Taxi, Hotel, Bewirtung – auf der Geschäftsreise kommen einige Ausgaben zusammen. Meist schießen die Mitarbeiter die Beträge vor und rechnen sie später ab. Doch es geht auch einfacher.

von Anja Steinbuch

Andreas Müller ist genervt. Der junge Ingenieur soll zu einer Besprechung mit einem Kunden nach Bratislava fahren. Selbst wenn die Fahrt über Wien mit dem Firmenwagen nicht allzu anstrengend ist und die Hotels erschwinglich sind, wird das für ihn erst einmal teuer. Unterkunft, Sprit, Verpflegung und Taxifahrten muss er vorstrecken. Obwohl er die Ausgaben im kommenden Monat von seinem Arbeitgeber zurückbekommt, reißt diese Geschäftsreise vorübergehend ein Loch in sein Portemonnaie.

Wie Müller geht's vielen Angestellten. Sie schießen solche Kosten vor, obwohl sie laut Bürgerlichem Gesetzbuch nicht dazu verpflichtet sind. »Grundsätzlich müssen Arbeitnehmer gar nichts auslegen«, versichert Alexander Meyer, Arbeitsrechtsanwalt aus Augsburg. Es liege beim Arbeitgeber, die Dienstreise zu organisieren. Wer als Angestellter darauf besteht, kann sich vor der Fahrt eine Firmenkreditkarte oder Bargeld aushändigen lassen, um die Reisekosten zu begleichen. Meyers Tipp: »Mit der Geschäftsleitung

Der Mitarbeiter muss nicht alle Kosten selbst vorstrecken. Er könnte sich auch einen Vorschuss holen

rechtzeitig sprechen und gemeinsam die Reise organisieren.«

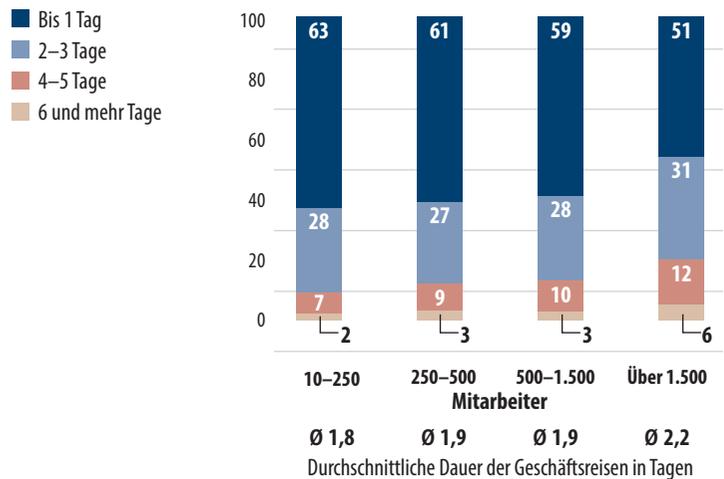
Unterstützung kommt von der IT. Alle großen Anbieter von Buchhaltungs- und Controllingsoftware haben ein Tool für die Reisekostenabrechnung. So ein Zusatzprogramm, das meist für Handys und Tablets entwickelt wurde, macht Spesen für den Verursacher und die Buchhaltung transparent und rechnet Ausgaben mit einer Firmenkreditkarte mit ein. Praktisch sind außerdem Apps wie Expensify oder Office Lens. Das Prinzip: Der Reisende trägt unterwegs seine Ausgaben ein und fotografiert Kassenzettel und sogar Whiteboards, um sie in digitalen Text umzuwandeln. So ist die Buchhaltung immer informiert und kann die Auslagen schneller erstatten.

Ein Beispiel: Catherine Bouchon muss beruflich von Düsseldorf nach Hamburg fliegen. Sie bucht die Dienstreise über ein auf Geschäftskunden spezialisiertes Reisebüro, das die Kosten für Flug- oder Bahntickets direkt vom Firmenkonto abzieht. »Dabei nehme ich immer das tagesaktuell günstigste >

Dienstreisen 2017 in Zahlen

Laut dem Verband Deutsches Reisemanagement (VDR) waren im Jahr 2017 11,2 Millionen in Deutschland Beschäftigte geschäftlich unterwegs und gaben auf 187,5 Millionen Geschäftsreisen 52,5 Milliarden Euro aus.

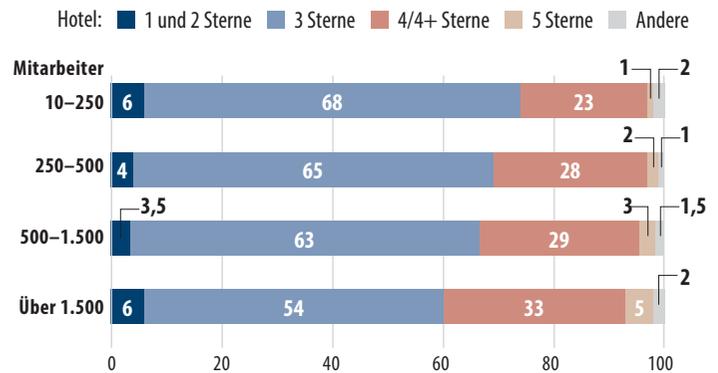
Dauer von Geschäftsreisen



Angaben in Prozent für 2017

Quelle: VDR

Wo die Mitarbeiter übernachteten



Angaben in Prozent für 2017

Quelle: VDR

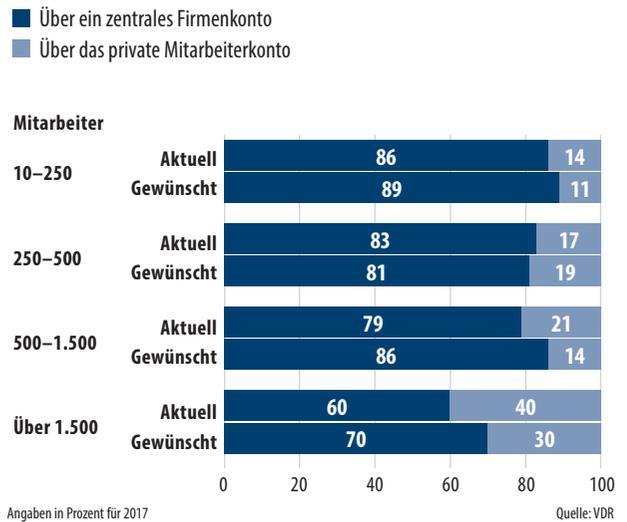


Angebot«, erzählt die Düsseldorferin. Die Kommunikationsexpertin der Lindner-Hotels gibt auch weitere Kosten an die Firma weiter; für Taxifahrten etwa, die sie mit ihrer Firmenkreditkarte begleicht.

Alle Mitarbeiter der Lindner-Hauptverwaltung tragen ihre Reiseauslagen für die Buchhaltung in ein Onlinetool ein: Geschäftsessen, Parkgebühren, Taxikosten. Am Ende des Monats bekommt Bouchon ihre gesamten Spesen, zu denen auch Essen und Trinken gehören, zusammen mit dem Gehalt auf ihr Konto überwiesen. Vorstand Otto Lindner: »Jede Abteilung plant und wirtschaftet bei uns selbstständig. Da erwarten wir auch, dass alle ihre Reisetätigkeiten organisieren können. Eigenverantwortung ist bei uns das Motto.«

Für kleine, mittlere und große Firmen gelten die gleichen Vorgaben: Reisekosten gehen zulasten des Arbeitgebers. Usus bleibt es allerdings, dass Arbeitnehmer erst einmal die eigene Kreditkarte zücken. Wer einen Firmen-

So werden Geschäftsreisen abgerechnet



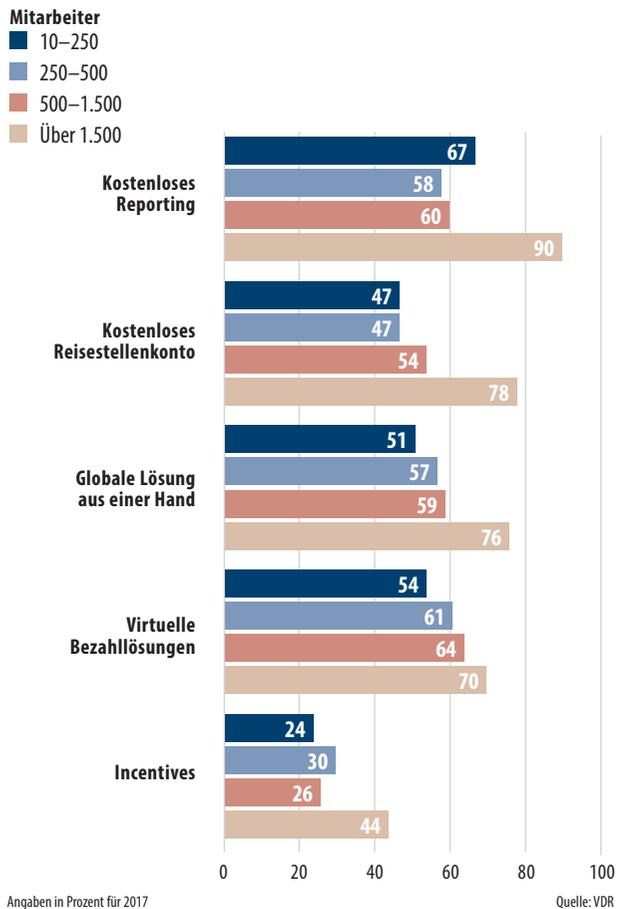
Schickt der Chef Mitarbeiter regelmäßig zu anderen Standorten, gilt das als Dienstfahrt und fällt unter die Reisekostenrichtlinie

wagen fährt, bekommt in der Regel wenigstens die Tankkarte dazu. Trotzdem empfiehlt Erhard Stammberger, Geschäftsführer der Hotel-Resort-Consulting in Münster, ein professionelles Travelmanagement, um die Kosten niedrig zu halten. »Man bedenke die Zusatzkosten, die durch schlechte Reiseverbindungen, Ärger in Hotels und Krankheiten auf Reisen entstehen können.« Als Steuerungsinstrument haben 60 Prozent der Unternehmen mit 10 bis 250 Mitarbeitern dafür eine Reiserichtlinie implementiert.

Grundsätzlich gilt: Streckt der Arbeitnehmer das Geld vor, müssen die Kosten für ihn tragbar sein. »Sind sie nicht zumutbar, hat er Anspruch auf einen Vorschuss«, sagt Rechtsanwalt Meyer. Und falls man befürchte, sein Geld nicht wiederzusehen, etwa weil der Arbeitgeber Insolvenz anmelde, sollte man die Auslage verweigern, rät der Anwalt. In einigen Fällen sind Reisekostenpauschalen festgelegt. Ist das nicht der Fall, muss der Arbeitnehmer jeden Beleg einzeln aufbewahren und zusammen mit der Reisekostenabrechnung einreichen.

Aber wie lange muss er auf die Erstattung warten? »Theoretisch gilt auch für Reisekosten das Schuldrecht«, so Alexander Meyer. Das bedeutet, er kann nach 7 bis 14 Tagen eine Mahnung schreiben. Firmen arbeiten mit festen Abrechnungszeiträumen – meist zum 1. oder zum

Warum Firmenkreditkarten genutzt werden



15. des Monats oder einmal pro Woche. »Spätestens mit der nächsten Lohnzahlung sollte das Geld da sein«, sagt Rechtsanwalt Meyer. Die Reisekostenerstattung sollte nicht länger als drei oder vier Wochen dauern.

Trotz Webkonferenzen oder Skype dürfte das Thema weiter aktuell bleiben. Schließlich sind die Deutschen Reiseweltmeister, auch was Dienstreisen betrifft. Jahr für Jahr steigt die Anzahl der Geschäftsreisen in mittelständischen und großen Unternehmen. Laut dem Verband Deutsches Reisemanagement (VDR) waren 2017 mehr als elf Millionen Angestellte im Auftrag der Firma unterwegs. Zwar immer kürzer, weswegen die Kosten pro Dienstreise von 310 Euro auf 307 Euro gesunken sind. Trotzdem schlagen Dienstreisen hierzulande pro Jahr mit rund 52 Milliarden Euro zu Buche. Tendenz steigend. ■

Rechtliches zu Reisekosten

§ 669 BGB: Vorschusspflicht

»Für die zur Ausführung des Auftrags erforderlichen Aufwendungen hat der Auftraggeber dem Beauftragten auf Verlangen Vorschuss zu leisten.«

§ 670 BGB: Ersatz von Aufwendungen

»Macht der Beauftragte zum Zwecke der Ausführung des Auftrags Aufwendungen, die er den Umständen nach für erforderlich halten darf, so ist der Auftraggeber zum Ersatz verpflichtet.«

Wie Unternehmen diese Regeln auslegen, ist ihnen überlassen. Meist richten sich die Unternehmen nach steuerlichen Sätzen oder haben Betriebsvereinbarungen.

Anzeige



Mitarbeitermotivation 3.0

Unternehmen wissen gute Mitarbeiter nicht nur zu schätzen, sondern wollen sie auch halten. Bei Motivation und Gratifikation sind flexible Vergütungsmodelle gefragt.

Mit My Benefit Kit von Athlon lassen sich diese individuell in Mobilität und Lebensqualität wandeln. Für die Mitarbeiter bedeutet das erstens mehr Anerkennung und zweitens volle Bewegungsfreiheit.



Fahrzeug



Fahrrad



Mobile Devices



Car-Sharing-Optionen

Athlon bietet mit My Benefit Kit eine völlig neue Nutzung des Mobilitätsbudgets. Weg vom reinen Firmenwagen, hin zu alternativen Kombinationen aus Fahrzeug, Fahrrad, Car-Sharing, Bahnticket oder anderen Sachwerten. Im Rahmen festgesetzter Budgets haben Mitarbeiter freie Hand und können Module flexibel konfigurieren.

Das ist genau die richtige Motivation für Ihre Mitarbeiter? Erfahren Sie mehr auf unsere Webseite oder sprechen Sie uns persönlich an:

Athlon Germany GmbH

Am Seestern 24 – 40547 Düsseldorf

T +49 (0) 211 5401-7000 – www.athlon.com

Autos mieten per Smartphone

Bei immer mehr Autovermietern können Firmenkunden ihre **Fahrzeuge per App** buchen – ohne den Umweg über den Schalter. Das spart Zeit.

von Kira Crome

Bislang galt: Wer für seine Geschäftsreise einen Mietwagen braucht, muss sich am Schalter in die Schlange reißen. Bis man die Autoschlüssel in der Hand hat, kann es dauern. Führerschein und Kreditkarte vorlegen, Buchung herausuchen lassen und Mietvertrag unterschreiben. Manchmal ist der reservierte Fahrzeugtyp da, manchmal ein Upgrade möglich.

Das alles soll bald schneller gehen. Die Autovermieter rüsten digital auf und automatisieren den gesamten Anmietprozess. Die Internet-of-Things-Technologie macht es möglich. Künftig haben die Kunden den Ablauf von der Buchung über die Fahrzeugübernahme bis zur Abgabe selbst in der Hand – per Smartphone-App. Für

Geschäftsreisende bedeutet das: Man spart Zeit. »Die nächsten fünf Jahre werden für die Autovermietung spannender sein als die letzten zwanzig Jahre zusammen«, ist Martin Gruber, Geschäftsführer der europäischen Avis-Budget-Sparte, überzeugt.

Mit der Digitalisierung und immer neuen On-Demand-Innovationen auf dem Mobilitätsmarkt stehen klassische Autovermieter vor der Frage, wie sie ihr Kerngeschäft den neuen Flexibilitätsansprüchen der Kunden anpassen können. »Eine der größten Herausforderungen aus unserer Sicht ist es, die heutigen und zukünftigen technologischen Möglichkeiten so zu nutzen, dass sie echten Mehrwert bieten«,

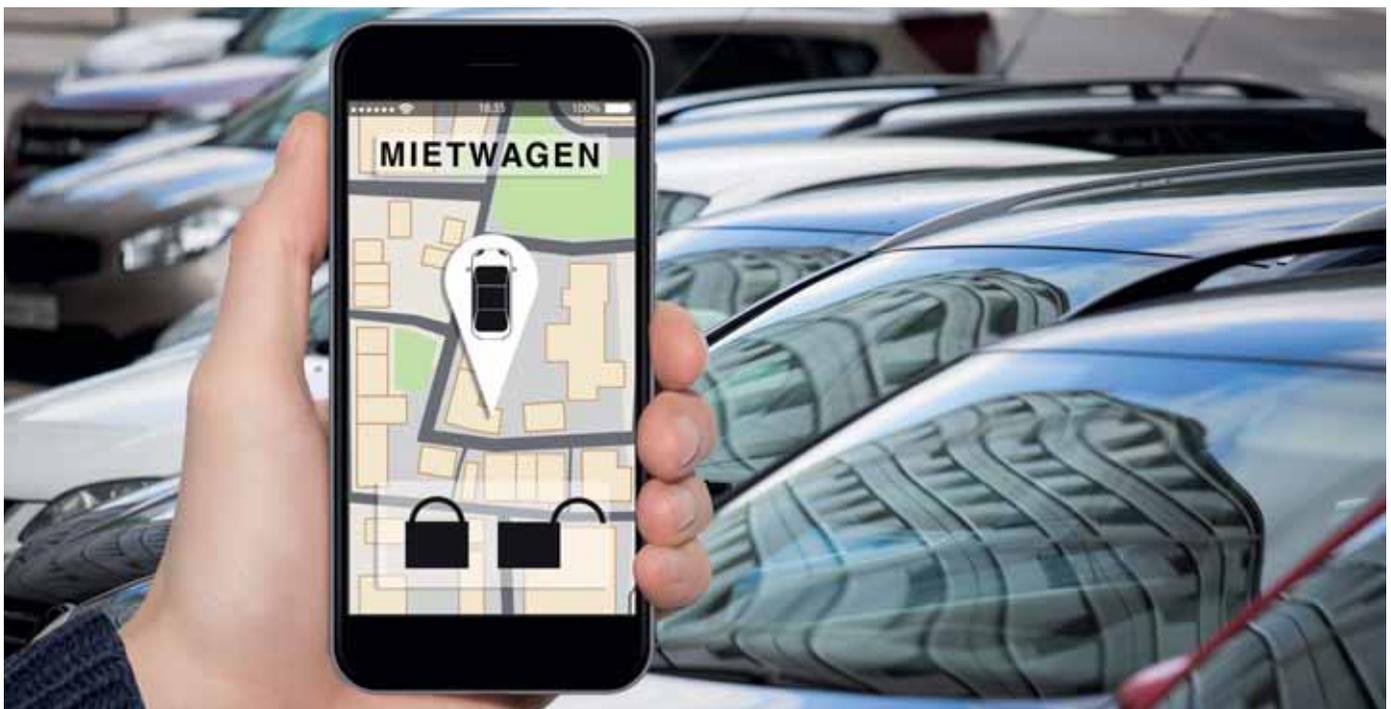


Foto: Adobe Stock/Scharfsinn



BUSINESS CASUAL.

DER NEUE VOLVO XC90 MIT EINZIGARTIGEM
SKANDINAVISCHEN DESIGN.

BUSINESS AUF SCHWEDISCH.

VOLVOCARS.DE/BUSINESS



INNOVATION MADE BY SWEDEN.

sagt Christian Holler, Geschäftsführer von National Car Rental.

Wer erfindet das Autoverleihen neu? Die großen Vermieter liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Alles soll einfacher gehen und vor allem schneller. Für Firmenkunden bleibt die Kurzzeitmiete als Ergänzung der unternehmenseigenen Mobilitätskonzepte für Dienstreisende und für temporäre Mitarbeiter eine etablierte Lösung. Während die Flottenmanager mit Mietwagen die Kosten genau kalkulieren und möglicherweise auch den Fahrzeugpool verkleinern können, kommt es den Reisenden im Tagesgeschäft vor allem darauf an, flexibel sein zu können.

Nicht nur die Buchung wird digitalisiert, idealerweise kann der Kunde den Mietwagen auch per App öffnen

Die Buchung per App an sich ist nicht neu. Schon seit einigen Jahren geben große Vermieter Leihwagen an Registrierte aus, die Reservierungen von unterwegs verwalten können. »Unser Ziel war es, den Mietprozess zu vereinfachen und unseren Kunden die neuesten Tools zur Verfügung zu stellen, die ihren Anforderungen entsprechen«, sagt Mark Servodidio, Präsident der Avis Budget Group.

Jetzt verlängern die Autovermieter den digitalen Buchungsweg und bringen den Kunden direkt in den Fahrersitz. Dafür machen sie ihre Pkw-Flotten für die Kommunikation mit Smartphones. Kunden können jetzt schon einzelne Fahrzeuge orten und buchen, ähnlich wie bei Carsharing-Autos. Geöffnet werden die Mietwagen über digitale Zugangscodes, welche die Vermieter an die App übermitteln.

Per App kann der Kunde dann nicht nur einen Leihwagen buchen, den Fahrzeugtyp ändern, Upgrades

vornehmen, Buchungen verlängern oder stornieren, sondern ohne Umweg über den Schalter auch direkt zum Parkplatz gehen. Die App nennt das Kennzeichen des Autos, auf welchem Parkplatz es steht und den Zugangscodes. Mit einem Klick lässt sich das Auto öffnen – und später auch wieder abgeben.

»Durch den digitalen Schlüssel auf dem Smartphone revolutionieren wir den Anmietprozess und schenken unseren Kunden Zeit«, erklärt Erich Sixt, Vorstandsvorsitzender der Sixt SE. »Counter-Bypass« heißt der neue Service, mit dem der Stationschalter digitalisiert wird und der den Autovermietern das Kerngeschäft auch künftig sichern soll. Denn für viele Geschäftsreisende bleibt die klassische Autovermietung trotz der vielen Mobilitätsalternativen eine notwendige Option. Wer abseits der Ballungsräume unterwegs ist und ein Fahrzeug länger braucht, um von A nach B zu kommen, wird sich für einen Leihwagen entscheiden.

In den Genuss des zeitsparenden Service kommen aber nur registrierte Premiumkunden oder Teilnehmer eines Treueprogramms. Abgerechnet wird nach vereinbarten Modalitäten. Neukunden können sich bei einigen Autovermietern wie Sixt und Hertz direkt digital über die App registrieren. Erforderliche Dokumente wie Führerschein und Personalausweis werden gescannt. Auch die Kreditkarte, sofern man sie als Zahlungsmittel auswählt, wird fotografiert. Wer zum ersten Mal mietet, muss dennoch zum Schalter, um die Unterlagen zu verifizieren. Die Rechnung kommt per E-Mail, kann aber wie auch der Mietvertrag in der App eingesehen werden.

Noch sind die Nutzungsmöglichkeiten ohne Umweg über den Schalter überschaubar. Vorerst bieten große Vermieter den kompletten digitalen Buchungsprozess nur an ausgewählten deutschen Flughäfen an. Sixt hat ein etwas breiteres Netz samt einigen Bahnhofs- und Innenstadtstationen. Bei allen Anbietern sollen weitere Standorte nach und nach mit der kommunikationstechnischen Vernetzung der Fahrzeugflotten hinzukommen. Dann können sie ihre Leihwagen künftig beispielsweise auf Parkplätzen vor Hotels stationieren – und wären dann noch ein Stückchen näher am reisenden Kunden. ■

Mietwagen buchen per App

| |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------|---|---|---|---|---|
| Anzahl der Standorte in Deutschland | 330 | 550 | 300 | 14 | 500 |
| Mobile Buchung per App | ● | ● | ● | ● | ● |
| Treueprogramm für den Counter-Bypass | Avis Preferred | Privilege | Hertz Gold Plus Rewards | Emerald | Sixt Express Service |
| Schnellservice in | Stadtstation | – | – | – | AA, B, N |
| | Bahnhof | – | – | – | D, HH, KS, M, N |
| | Flughafen | M | B, D, F, H, HH, M, N, S | D, F, HH, M, S | D, F, M |
| Zugang zum Auto | Standort per App/ Push-Nachricht | Schlüsselautomat, Zugang mit PIN-Code | Standort per App/ Push-Nachricht | Standort per App/ Push-Nachricht | Standort per App/digitaler Schlüssel per App |

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


Feel the Drive

Spuren einer Dienstreise

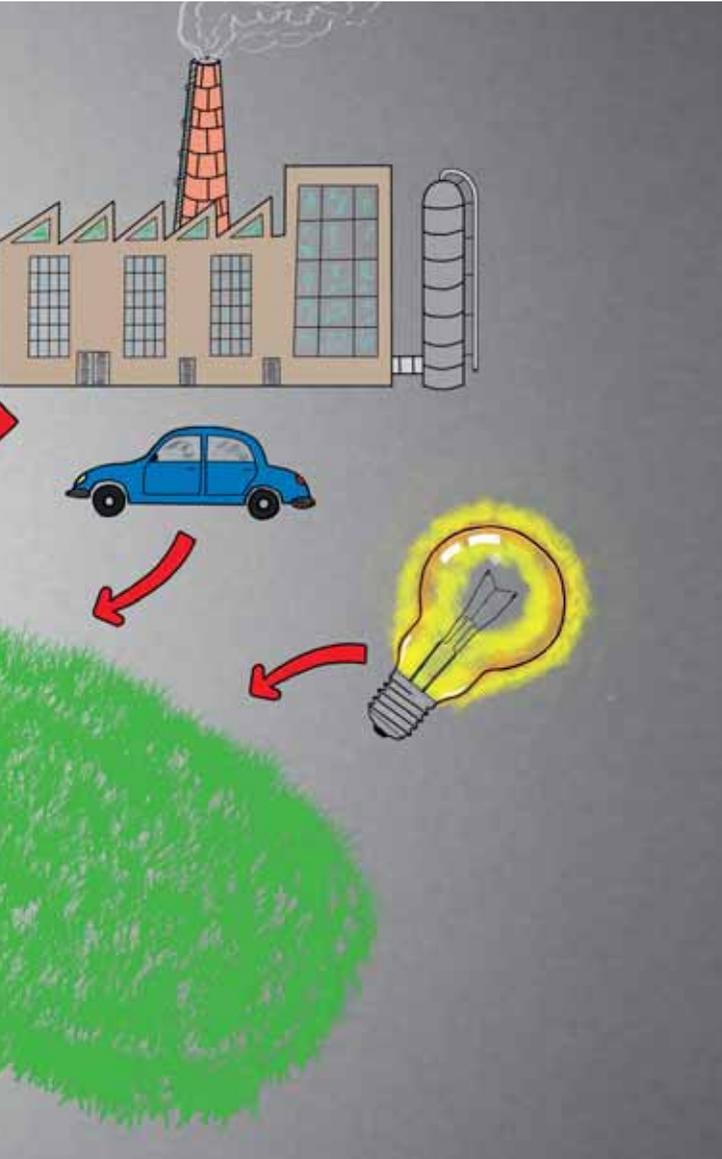
Über **187 Millionen Geschäftsreisen** fanden 2017 in Deutschland statt, 20 Millionen mehr als zehn Jahre zuvor. Auf manche könnte man verzichten, bei anderen zumindest den **CO₂-Ausstoß** mittels Kompensationszahlungen ausgleichen.

von Tobias Pastoors



Für viele Unternehmen sind Dienstreisen überlebensnotwendig. Ob mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Flugzeug, eines haben mobile Mitarbeiter immer gemeinsam: Sie verursachen CO₂. Bei Dienstleistern ohne eigene Produktion sind die Reisen häufig der größte Verursacher von Treibhausgasen.

Kompensationsdienstleister machen ein vielversprechendes Angebot: Wer Treibhausgase ausstößt, spendet im Gegenzug an sie und fördert damit Projekte, bei denen die gleiche Menge an CO₂ (siehe Kasten) eingespart wird. Der Markt für solche Kompensationen ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen, knapp 30 Anbieter gibt es im deutschsprachigen Raum.



Viele Kompensationsanbieter liefern die Berechnung der ausgestoßenen Treibhausgase gleich mit – und da beginnen die Unterschiede. Für einen Flug in der Economyklasse von Berlin nach London und zurück berechnet etwa South Pole 336 Kilogramm CO₂-Äquivalente, bei Atmosfair sind es 421 und bei Klima-Kollekte 493. Grund dafür sind unterschiedliche Rechenmethoden. Das liegt vor allem an den verwendeten Faktoren für den Radiative Forcing Index (RFI) (siehe Kasten).

»Ab einem RFI-Faktor von 2 ist das eine halbwegs seriöse Rechnung«, sagt Frank Wolke vom Umweltbundesamt. Die Behörde rechnet mit 3, für den Flug nach London kommen so 490 Kilogramm CO₂-Äquivalente zustande. Ob Anbieter die Emissionen von Flügen und Autofahrten seriös ausrechnen, lässt sich über den CO₂-Rechner des Umweltbundesamts schnell abgleichen. Doch auf einer Dienstreise fallen nicht nur durch den Transport Treibhausgase an, auch Hotelübernachtungen, Tagungsräume oder Bewirtungen sind relevante Größen. Um sie erfassen zu können, hat der Verband Deutsches Reise-Management in Zusammenarbeit mit Atmosfair den VDR-Standard entwickelt. Darin werden all diese Parameter detailliert aufge-

Über den CO₂-Rechner des Umweltbundesamts können Sie die Angaben der Anbieter überprüfen

führt, vom Wasserverbrauch im Hotel bis zum Motor des Mietwagens. Genauigkeit sei hier wichtig, sagt Julia Zhu von Atmosfair, denn »bei Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich können Geschäftsreisen 70 oder auch 80 Prozent der gesamten Emissionen ausmachen«.

Peter Schneider, Geschäftsführer von Futurecamp und deren Marke Klimamanufaktur, sagt hingegen: »Eine Dienstreise hat zu viele Parameter, da muss man ohnehin pauschalisieren.« Gehe man ins Detail, beeinflusse die Frage, ob die Mitarbeiter vegetarisch gegessen oder sich ein Rindersteak gegönnt hätten, die Bilanz massiv. Und Hotels böten häufig auch Buffets an; der Verzehr der Mitarbeiter sei nicht zu überblicken. Eine spezielle CO₂-Bilanz für Dienstreisen erstellt die Klimamanufaktur daher nicht, stattdessen werden die Pkw-Kilometer oder Flüge und die Zahl der Übernachtungen separat erfasst. »Wenn man am Ende diese Emissionen mit 1,5 multipliziert, ist man auf der sicheren Seite«, sagt Schneider.

Frank Wolke vom Umweltbundesamt empfiehlt, vor allem auf Transparenz zu achten. Anbieter sollten klar darlegen, was sie berechnen. Und Transparenz ist auch der Schlüssel, wenn es an die Kompensation geht, denn eine Tonne CO₂ kann auf sehr unterschiedliche Arten ausgeglichen werden – und zu sehr unterschiedlichen Preisen. Die Klimamanufaktur bietet die Kompensation einer Tonne bereits ab gut 6 Euro an, South Pole startet mit 9 Euro, bei Primaklima zahlt man 15 Euro und bei Atmosfair >



» Bei der Auswahl eines Anbieters sollten Unternehmen vor allem auf die Transparenz der Berechnungen achten.

Frank Wolke,
Leiter Klimaschutzprojekte,
Umweltbundesamt

oder der Klima-Kollekte 23 Euro. Anbieter sollten über die Zusammensetzung der Kosten präzise informieren, findet deshalb Wolke vom Umweltbundesamt. »Der Großteil der Preisunterschiede hängt mit der Auswahl der Projekte zusammen«, sagt er.

Fast alle Projekte arbeiten in Entwicklungsländern. Zum einen sind dort die Kosten zur Einsparung einer Tonne CO₂ geringer, zum anderen leisten die Anbieter häufig parallel Entwicklungshilfe. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn effiziente Öfen oder Solarlampen an Haushalte verteilt werden.

Auch Windkraftanlagen oder große Wasserkraftwerke können Kompensationsprojekte sein. Als Faustregel gilt, dass kleinteilige Projekte teurer sind, doch viele Anbieter setzen trotzdem auf sie. Bei Atmosfair etwa fließen die Gelder zu 90 Prozent in solche Haushaltsprojekte, konkret in Öfen und Biogasanlagen, sagt Julia Zhu. Großprojekte sieht sie kritisch, weil sie häufig auch ohne das zusätzliche Geld aus CO₂-

Zertifikaten wirtschaftlich seien. Die Kompensationszahlungen führten dann lediglich zu Mehreinnahmen für die Betreiber, aber nicht zu zusätzlich eingesparten Treibhausgasen. »Wenn die Haushalte hingegen den Ofen nicht bekommen, dann verwenden sie weiterhin zu viel Holz zum Kochen«, sagt Zhu.

Bei einigen Anbietern kann man sich die Projekte gezielt anschauen, zum Beispiel bei der Klimamanufaktur oder South Pole, und zahlt dann bei Großprojekten auch meist weniger. Großprojekte könne man jedoch auch nicht pauschal als schlechter bezeichnen, sagt Frank Wolke. Man solle sie aber besonders kritisch anschauen und stärker auf Siegel achten. Der Verified Carbon Standard, der Gold-Standard oder das Siegel des Clean Development Mechanism sind viel genutzte Zertifizierungen. Sie garantieren die Wirksamkeit der Projekte und eine unabhängige Prüfung. Manche Anbieter nutzen zudem Siegel, die auch soziale Aspekte der Projekte beurteilen und zum Beispiel fairen Handel fördern. Welchen Schwerpunkt man hier setzen möchte und was die Kompensation kosten darf, muss am Ende jedes Unternehmen selbst entscheiden. ■

Wichtige Anbieter von CO₂-Kompensation

| Anbieter | Kosten je Tonne CO ₂ | Art der Projekte |
|--|---------------------------------|---|
|  ARKTIK | 15 Euro | Arktik kauft selbst CO ₂ -Zertifikate, um zu kompensieren |
|  atmosfair | 23 Euro | Eigene Projekte, Schwerpunkte Energieeffizienz und erneuerbare Energien |
|  KLIMA KOLLEKTE | 23 Euro | Unterstützung von Energieeffizienzprojekten, transparente Preisgestaltung |
|  Klimamanufaktur | Ab 5,90 Euro | Energiesparen durch erneuerbare Energien, unterstützt Projektentwicklung |
|  myclimate Deutschland | 22 Euro | Finanzielle Beteiligung an Projekten, kauft über Stiftung selbst Zertifikate |
|  PRIMA KLIMA | 15 Euro | Ausschließlich Projekte zum Thema Wald, entwickelt diese mit eigenem Know-how |
|  south pole | 9–17 Euro | Entwickelt eigene Projekte, weltweit aktiv |

CO₂-Äquivalente

Nicht nur Kohlenstoffdioxid (CO₂), sondern auch andere Treibhausgase treiben den Klimawandel an – und zwar noch deutlich stärker. Um ein einheitliches Maß zu haben, rechnet man ihre Klimawirksamkeit in CO₂-Äquivalente um. Methan beispielsweise wirkt 28-mal so stark wie CO₂ und wird entsprechend gewichtet.

Radiative Forcing Index (RFI)

Der Radiative Forcing Index (RFI) erfasst, dass Treibhausgase in hohen Luftschichten stärker wirken. Passagierflugzeuge fliegen im Regelfall in 8.000 bis 12.000 Meter Höhe. Wie groß genau der RFI-Faktor sein muss, ist noch Gegenstand wissenschaftlicher Debatten. Der Weltklimarat gibt den Wert 2,7 an, andere Autoren schlagen Werte bis zu 5 vor. Einig ist sich die Wissenschaft darüber, dass es einen Faktor braucht. Dennoch findet man auch CO₂-Rechner, die keinen nutzen. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation rechnet beispielsweise ohne RFI-Faktor.

ZERO EMISSIONS
ZERO ACCIDENTS

100% EFFICIENCY

ZUKUNFTS

[Fachausstellung]
[Networking]
[Abendveranstaltung]



**JETZT ANMELDEN
UND PLÄTZE SICHERN**

Weitere Informationen und Link zur Anmeldung

www.zukunftskongress-nutzfahrzeuge.de

KONGRESS NUTZFAHRZEUGE 2019



19.-20. NOVEMBER 2019

Hotel Titanic
Chaussee, Berlin

VERANSTALTER



MEDIENPARTNER



Planung ist alles

Elektro-Autos in Flotten funktionieren. Zu diesem Ergebnis kommen zwei staatlich geförderte Projekte mit Pflegediensten und den Berliner Verkehrsbetrieben.

von Annett Boblenz

Zu teuer, zu wenige Ladepunkte, nicht alltagstauglich: Es gibt viele Vorurteile, die immer wieder im Kontext von Elektromobilität auftauchen. Dabei gelten batterieelektrische Fahrzeuge doch als umweltfreundlich und als der Heilsbringer für stickoxidbelastete Innenstädte. Genau deshalb unterstützt der Bund zahlreiche Forschungsprojekte, um Vorurteile aus der Welt zu schaffen und die Alltagstauglichkeit von Elektromobilität sichtbar zu machen.

Vorneweg das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) mit seinem Technologieprogramm »IKT für Elektromobilität III«. Bis Ende 2018 testeten Praxis- und Wissenschaftsteams in zwei Projekten, unter welchen Bedingungen Fuhrparks unterschiedlicher Größe mit E-Autos technisch und wirtschaftlich funktionieren können. Ihre Ergebnisse veröffentlichten die Partner jetzt in Broschüren und Leitfäden, damit auch andere Betriebe davon profitieren können.

Worum geht es? Da ist zum einen das Projekt mit dem sperrigen Namen S-Mobility Commercial. Drei Pflegedienste und sechs Entwicklungspartner sollten zeigen, dass Elektroautos gerade in diesem Segment gut funktionieren. Die Bilanz von Arbeiterwohlfahrt, Volkssolidarität und Lebenshilfe fiel nach 600.000 elektrisch gefahrenen Kilometern durchweg positiv aus. Sie testeten insgesamt 25 Elektroautos an acht Standorten in Erfurt und Umgebung. Morgens übernahmen Pflegekräfte ihre aufgeladenen Fahrzeuge, um anschließend mehrere Patienten zu betreuen. Die Entfernungen waren meist überschaubar, sodass die Fahrzeuge nach ihrem Einsatz in der Firma wieder Strom zapfen konnten. Pflegedienste in Städten mit einer hohen Ladestations-

dichte finden außerdem im Notfall immer einen Ladepunkt.

Ergebnis: In der Pflegebranche ist auf allen Touren ein wirtschaftlicher Einsatz dieser Autos möglich. Doch natürlich gibt es auch Kritik. »Eine Herausforderung sind die noch sehr hohen Anschaffungskosten. Die werden zwar in Zukunft deutlich sinken, doch aktuell können die deutlich geringeren Betriebskosten sie noch schwer ausgleichen«, sagt Frank Schnellhardt vom Konsortialführer Innomann in Ilmenau.

Die Partner schafften es, die Stromkosten auf 15 Cent pro kWh zu drücken und damit die Betriebskosten der E-Fahrzeuge auf 50 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennern zu senken. So nutzten die Dienste beispielsweise eigenerzeugten Solarstrom und testeten die bedarfsabhängige Beladung der



2015 begannen die Berliner Verkehrsbetriebe, ihren Fuhrpark zu elektrifizieren.



Fahrzeuge. Alles in allem verlief das Projekt mehr als erfolgreich. Die Volkssolidarität hat bereits neue E-Autos bestellt, und die Lebenshilfe will 90 Prozent ihrer Flotte elektrifizieren.

Damit auch andere Betriebe von ihren Erfahrungen profitieren, haben die Projektpartner zahlreiche Planungshilfen für Nachahmer unter www.smobility.net ins Netz gestellt. Es gibt Broschüren zu Themen wie elektromobil planen, Fahrzeugauswahl, Ladeinfrastruktur für Pflegedienste, Lade- und Anschlusskosten, Mitarbeiterakzeptanz, Kundengewinnung und Fahrzeug-Sharing. Zu allen Aspekten gibt es ausführliche Tipps und Hintergrundinformationen.

Praxispartner des zweiten vom BMWi geförderten Projekts waren die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Sie nahmen bereits 2015 die ersten 30 E-Autos in den Fuhrpark auf. Bei dem Projekt E-Mobility-Scout sollte eine cloudbasierte Plattform für Flotten entwickelt werden. Konsortialführer war Carano, seit vielen Jahren Anbieter von professioneller Fuhrparksoftware. Die BVG testeten die entwickelte Plattform dann ab August 2018 im Betrieb und konnten die Kilometerleistungen der E-Fahrzeuge deutlich steigern. Insgesamt betreiben die BVG 137 E-Pkw; 10 von ihnen wurden über die IT-Plattform E-Mobility-Scout disponiert.

Der Ansatz lautet »E-Mobility as a service«. Dabei werden Prozesse von Lade-, Flotten- und Infrastrukturmanagement im Hintergrund zusammengeführt, automatisiert und bei Bedarf angefordert. Weil sich das IT-System in verschiedene digitale Systeme einbinden lässt, >

Anzeige



carano
Software Solutions GmbH

Sharing is Caring.

Corporate Carsharing für Ihre Mitarbeiter mit CaranoCloud.

Jetzt kostenlos testen!
www.carano.cloud

können vorhandene Services genutzt werden, anstatt sie neu zu entwickeln. Bei diesem Projekt ging es vor allem darum, die Angst vor der Komplexität des Themas zu nehmen. Im Idealfall kann sich der Flottenmanager auf Knopfdruck Übersichten der Reservierungen, Ladezyklen, Störungen oder zum Energiestatus anzeigen lassen oder relevante Betriebsdaten abrufen. Allen Prozessen werden Kosten zugeordnet, um den wirtschaftlichen Einsatz der Flotte zu verfolgen.

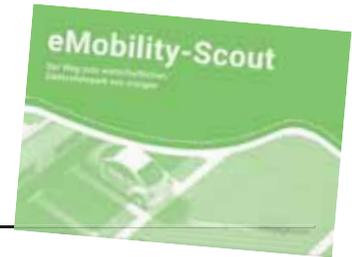
Bei den BVG kam heraus, dass sich der Einsatz von E-Autos ab dem vierten Jahr – bei einer jährlichen Laufleistung von 15.000 Kilometern – realisieren lässt. Über die Gesamtlaufzeit der Fahrzeuge ergebe sich sogar ein Kostenvorteil von mehr als zehn Prozent. Für Flottenbetreiber, die oft mit spitzer Feder rechnen müssen, ist das natürlich entscheidend. »Die wirtschaftliche Nutzung der E-Mobilität ist das wichtigste Argument für eine schnelle Verbreitung«, steht auch

Pflegedienste mit ihren kurzen Fahrstrecken können E-Autos sehr gut einsetzen

für Frank Meißner, Projektleiter beim Konsortialführer Carano Software Solutions, fest. »Noch vor der Komplexität der Nutzung bildet dies das größte Hemmnis bei den Unternehmen«, weiß er.

Bei den BVG jedenfalls ist man begeistert. »Wir haben unter Beweis gestellt, dass ein regional tätiges Unternehmen seine Pkw-Flotte wirtschaftlich auf Elektroantrieb umstellen kann. Ein integriertes IT-System ist dabei Voraussetzung für ein effizientes Pooling«, sagt Projektleiter Heinrich Coenen. Nach dem positiven Fuhrparktest steht bei den Berliner Verkehrsbetrieben fest: Bis 2025 soll nun auch die Nutzfahrzeugflotte mit 325 Fahrzeugen vollständig elektrifiziert werden.

Damit auch Außenstehende von den Ergebnissen dieses Projekts profitieren, haben die Partner, darunter das Fraunhofer IAO, eine Abschlussbroschüre veröffentlicht. Sie soll Fuhrparkmanager von der Praxistauglichkeit der Elektromobilität überzeugen. Der Leitfaden ist im Netz unter www.digital.iao.fraunhofer.de zu finden. Er enthält umfassende Informationen zur Planung und zum Betrieb eines Elektrofuhrparks. Er liefert erste Antworten zu Themen wie »Kann ich Fahrten im Fuhrpark elektrisch abdecken?«, »Fuhrparküberwachung und Reporting«, »Digitales Fuhrparkmanagement« oder »Ladesteuerung für ein intelligentes Lastmanagement«. ■



Checkliste für Umsteiger

Um herauszufinden, ob sich der Fuhrpark für Elektroautos eignet, sollte man die einzelnen Bereiche analysieren.

1. Standort: Identifizieren Sie die größten Niederlassungen mit standardisierten Fahrzeugen. Sie eignen sich am besten für die Einführung von E-Autos.

2. Fahrtenbücher: Wie hoch ist die Auslastung? Wo gibt es Dauerbrenner und wo gibt es Fahrzeuge, die problemlos eingespart werden können?

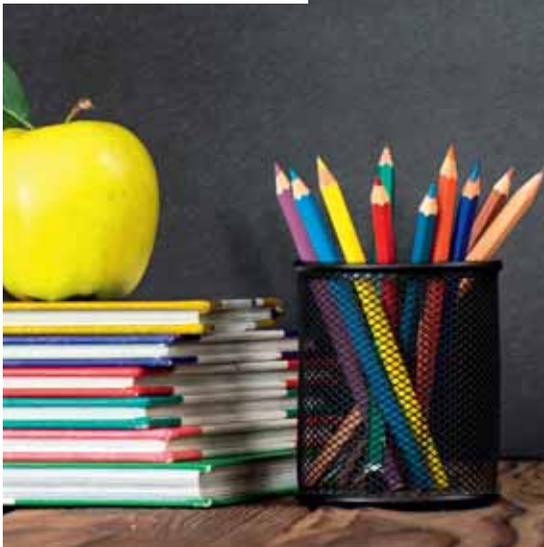
3. Elektrifizierungspotenziale: Reichen die Standzeiten für die Ladevorgänge? Wie groß müssen die Akkus sein? Welche Fahrzeuge können mit welcher Infrastruktur kurz-, mittel- und langfristig elektrifiziert werden?

4. Entscheidungsvorlage: Neben Fahrzeug und Lademöglichkeit sollte sie den Einführungsprozess mit allen organisatorischen Umstellungen beschreiben. Ebenso alle zeitlichen und finanziellen Aspekte.

5. Umsetzung: Führen Sie E-Autos stufenweise ein. Beginnen Sie zunächst an einem Standort. Erst wenn's dort funktioniert, sollten die nächsten Standorte folgen. Beginnen Sie mit mehreren Fahrzeugen, die nach der Startphase an andere Standorte verteilt werden.

6. Weitere Maßnahmen: Informieren Sie sich über die Integration systemgestützter Dispositions- und Lademanagementlösungen. Auch die Integration von Carsharing und Fahrrädern ist sinnvoll.

Quelle: E-Mobility-Scout



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

Foto: Adobe Stock/IlkerCelik

Dekra bildet in sieben Seminaren zum Flottenmanager aus. firmenauto besucht alle Kurse. Teil 5: IT-Tools und Nachhaltigkeit.

Wussten Sie, dass es im Schnitt 40 Stunden dauert, bis ein Mitarbeiter seinen Firmenwagen fertig konfiguriert? »Deshalb sollten Sie den Zugang zum Konfigurator während der Arbeitszeit sperren«, empfiehlt Nikolai Csima. Als Fuhrparkberater kennt er die Praxis in den Unternehmen und weiß, wo die Reibungspunkte liegen – immer dort, wo die Interessen der Mitarbeiter mit denen des Arbeitgebers kol-

managementsystem zu installieren, ist kein Projekt der Abteilung Fuhrpark, sondern eines des gesamten Unternehmens.«

Genauso wie die Dienstwagenordnung. Sie bildet die Basis für den Block »Nachhaltigkeit im Fuhrpark«, in dem es hauptsächlich um alternative Antriebe geht. Alternativ bedeutet aber nicht unbedingt elektrisch. Schon deshalb rollt Dozent Csima das Thema grundlegend auf, erklärt den Unterschied zwischen Erd- und Flüssiggas, welche Biokraftstoffe es gibt, wie ein Auto mit Brennstoffzellen-

antrieb funktioniert und worin sich milde Hybriden, Vollhybriden und Plug-in Hybriden unterscheiden.

Und spätestens, wenn Csima die Teilnehmer anhält, ihre Fuhrparks kritisch zu betrachten, wird ihnen klar, welches Potenzial alternative Antriebe auch im Dienstwagen haben. ■

Die Fuhrparksoftware ist Dreh- und Angelpunkt jeder Flotte. Im Kurs lernen die Teilnehmer, passende Lösungen auszusuchen

lidieren.

Glatt läuft's erst mit definierten Prozessen, die den Mitarbeitern wenig Spielraum lassen. Wenn also der Konfigurator genau die der Hierarchiestufe entsprechenden Fahrzeuge und Ausstattungen ausspuckt. Oder die Tankkarten nur für Diesel und nicht für Benzin freigeschaltet sind.

Da alle Fäden beim Flottenmanager zusammenlaufen, sollte er alle Daten kennen. Ohne ein Fuhrparkmanagementsystem geht also nichts. Allerdings warnt Csima vor selbst gestrickten, ganz individuellen und solitären Lösungen. »Oft weiß nur ein einziger Mitarbeiter, wie das System funktioniert. Wenn der ausscheidet, sind die Kollegen aufgeschmissen.« Csima gibt den angehenden Flottenmanagern Tipps, wie sie die passende Fuhrparksoftware finden, aussuchen und implementieren. Vor allem aber: welche Abteilungen sie mit ins Boot nehmen sollten. »Ein Flotten-



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



Nicht zu viel auf einmal

Der **Stuttgarter Flughafen** setzt schon lange auf Elektromobilität. Ein neues Lastmanagement von **Mahle** hilft dabei, dass das Stromnetz nicht einknickt.

von Immanuel Schneeberger

Ein Flughafen ist ein Schaufenster multimodaler Mobilität: Personen reisen mit dem eigenen Auto, einem Taxi, dem Zug oder mit einem Flugzeug an, um einen anderen Ort in der Welt durch die Lüfte zu erreichen. Und auch der Flughafenbetrieb selbst erfordert zahlreiche Fahrzeuge: Passagiere werden mit dem Bus vom Terminal zum Flugzeug gebracht, das Gepäck muss denselben Weg auf Transportwagen überbrücken, und nicht zuletzt müssen Schlepper die großen Flugzeuge auf ihre Parkposition bringen.

Hier hat der Stuttgarter Flughafen schon vor Jahren eine Pionierrolle eingenommen und auf Elektrofahrzeuge gesetzt. Seit vergangenem Jahr sind alle Busse und Schlepper auf dem Rollfeld elektrisch angetrieben. Ihr Profil mit hoher Auslastung und kurzen Strecken sei dafür ideal, sagt Elias Siehler vom Flughafen Stuttgart.

Er ist auf der anderen Seite des Terminals für die Ladeinfrastruktur zuständig. Etwa 60 Poolautos sind

im Pkw-Fuhrpark schon elektrisch, mit den Plug-in Hybriden der Abteilungsleiter sind es einige mehr. Da sind genügend Ladepunkte die Grundvoraussetzung für einen reibungslosen Betrieb. »Unsere Energietochter stellt unser eigenes Stromnetz, darin haben wir etwa 190 Ladepunkte. Davon betreiben wir 140 selbst, und davon wiederum sind 37 im öffentlichen Bereich«, sagt Siehler. Künftig sollen noch einmal gut 60 Stück für den internen Bedarf dazukommen. Trotzdem soll das eigene Stromnetz dafür nicht ausgebaut werden.

Schon jetzt produzieren großflächige Fotovoltaikanlagen regenerativen Strom, ein Blockheizkraftwerk mit Gas stemmt die Grundlast, die Emissionen gleicht das Unternehmen mittels Zertifikaten aus. Die Netzlast liegt derzeit bei ungefähr sieben Megawatt. Schon heute ist aber eine Ladeleistung von 3,5 Megawatt installiert. Wenn alle Ladesäulen gleichzeitig mit maximaler Leistung genutzt werden, könnte es zu Problemen in der Netzauslastung kommen. Zwar gibt es ein Lastmanagement, das Kältemaschinen zu Spitzenzeiten drosselt, auch gibt es Notstromdieselaggregate, doch sind bisher circa 90 Prozent der Ladeinfrastruktur nicht von diesem System geregelt.

Jetzt will der Flughafen noch mehr Ladepunkte schaffen. Bei der derzeitigen Ausbaugeschwindigkeit werde in ein paar Jahren die Ladeleistung ebenso hoch sein wie der maximale Strombezug der übrigen Verbraucher, so Siehler. Damit das Stromnetz unter der



„ Unsere installierte Ladeleistung wird schon in wenigen Jahren so hoch sein wie unser maximaler Strombezug.

Elias Siehler,
Leiter Ladeinfrastruktur Land, Flughafen Stuttgart

neuen Belastung nicht zusammenbricht, musste ein Lastmanagement her. »Wir haben uns auf dem Markt umgeschaut, und zu dem Zeitpunkt war das dynamische Lademanagement von Charge Big einzigartig«, sagt Siehler. Charge Big ist ein noch junges Angebot des Automobilzulieferers Mahle, der ebenfalls aus Stuttgart kommt. Das System regelt die Ladepunkte so, dass das Stromnetz nicht überlastet wird. Ein Schaltschrank kann bis zu 36 Ladepunkte ansteuern, die jeweils bis zu 7,2 kW an die eingesteckten Autos liefern. So können während einer längeren Standzeit sehr viele Autos gleichzeitig geladen werden, ohne dass die Stromversorgung unter zu hoher Leistungsanforderung kollabiert. Optimal für Kunden und Poolfahrzeuge, die häufig länger am selben Ort stehen.

Am Flughafen sind mit dieser Technik gut 60 weitere Ladepunkte geplant, die ersten sind schon im Einsatz. Dabei eignet sich Charge Big nicht nur für derartige Sonderfälle mit eigenem Stromnetz. »Hat beispielsweise ein Logistikdienstleister nur einen begrenzten Hausanschluss und kann er diesen nicht ausbauen, da er seine Immobilien mietet, so ist ein Lastmanagement notwendig«, sagt Nicole Heinrich aus dem Vertrieb von Charge Big. Kommen jeden Tag 20 Elektroautos nach Dienstschluss in den Betrieb und verlassen ihn erst am nächsten Morgen wieder, bleibt genug Zeit zum Nachladen.

Das Lastmanagement sorgt dabei für eine geringere Stromnetzbelastung. Außerdem lässt es sich in die bestehende Gebäudeleittechnik oder das Gebäudemanagement integrieren. »Durch das dynamische System können wir unseren Trafo sehr gut auslasten und kommen trotz der begrenzten Leistung auf eine hohe Anzahl von Ladepunkten«, fasst Elias Siehler vom Stuttgarter Flughafen die Vorteile für sich zusammen.

Denn die hohe Anzahl von Ladepunkten braucht der Flughafen auch in seinen Parkhäusern. Schon heute kommen überdurchschnittlich viele Fluggäste mit dem Elektroauto. Angst, dass die dann einen Ladepunkt lange blockieren, hat Siehler nicht. »Wir haben uns die Parkvorgänge angeschaut. Das Höchste waren mal neun Tage, aber durchschnittlich stehen die Autos eher einen Tag, an den Schnellladestationen etwa eine halbe Stunde.« Das wiederum reicht aus, um einen Akku vollzubekommen. Und für die, die es besonders eilig haben, weil sie nur für einen Stundentermin nach Hamburg und zurück fliegen, gibt es auch einige Schnellladesäulen im Angebot. ■



Elias Siehler (Flughafen Stuttgart) und Nicole Heinrich (Charge Big).



Fein gemacht

Der VW Passat ist nach wie vor Deutschlands Dienstwagenliebling. Die erste Fahrt zeigt, was die Überarbeitung bringt.

von Immanuel Schneeberger

Ein paar neue Leuchten vorn wie hinten, leicht geänderte Stoßfänger und neue Felgen, und fertig ist die Produktüberarbeitung. So geht es oft bei gut laufenden Modellen, die für ihre zweite Lebenshälfte nur einen kleinen Push brauchen, um frisch zu bleiben. Nun ist der Passat beileibe nicht zum Alteisen zu zählen, obwohl er schon seit 2014 in der aktuellen achten Generation auf dem Markt ist. Aber er steht gehörig unter Druck. SUV machen der etablierten Mittelklasse seit Jahren zu schaffen. Die Kombis erfreuen sich allen Unkenrufen zum Trotz aber immer noch großer Beliebtheit. Und nur weil VW die nächste Generation des Passat nicht mehr in Emden baut, denken die Wolfsburger noch lange nicht daran, ihr Geschäftswagen-erfolgsmodell einzustellen.

Die Überarbeitung zeigt, wie wichtig der Passat nach wie vor ist. LED-Scheinwerfer sind nun serienmäßig, optional (1.840 Euro Aufpreis) strahlen sie aus 44 Einzelleuchten zielgenau am Gegenverkehr vor-

bei und ermöglichen so das Fahren mit dauerhaftem Fernlicht. Und innen baut VW jetzt die dritte Generation seines Infotainment-Baukastens ein.

Web-Anwendung für Fuhrparkmanager

Das beschert dem Mittelklassemodell stets eine fest installierte SIM-Karte, die für dauerhaften Internetkontakt sorgt. So lotst das Navi zuverlässig um Staus herum, und außerdem hat VW ein digitales Fahrtenbuch entwickelt, das alle Daten direkt aus dem Auto bezieht. Der Fahrer muss in seiner App nur noch den Zweck der Fahrt einstellen und die Kundenkontakte eintragen. Nachträgliche Änderungen sind für maximal sieben Tage möglich. So erfüllt das System alle Voraussetzungen, um von Finanzämtern akzeptiert zu werden.

Der Fuhrparkleiter bekommt die gesammelte Ansicht in einer webbasierten Lösung angezeigt. Die ebenfalls angebotene Dokumentation aller Tankungen

- 1 Neues Infotainment-System, außerdem sind die Lenkradtasten logischer angeordnet.
- 2 Geänderte Schürzen, Leuchten und ein großer Passat-Schriftzug deuten auf das Facelift hin.
- 3 Der Gepäckraum ist groß wie eh und je, bis zu 1.731 Liter fasst der Passat Variant.
- 4 Zum Start kommt die auf 2.000 Exemplare limitierte R-Line-Edition mit starken Motoren und ohne Chromschmuck.



inklusive Belegfoto dürfte jedoch eher für kleine Flotten ohne Tankkartenabrechnung interessant sein. Außerdem meldet der Passat Warnungen und Servicebedarf. Auch eine Terminvereinbarung direkt aus der Onlinelösung mit der Werkstatt soll möglich sein. Die Fahrtenbuchfunktionalität eignet sich ebenso für Poolfahrzeuge. Jedem Fahrer kann der Fuhrparkmanager mit Vor- und Nachnamen schnell eine Fahrer-ID und ein Passwort zuweisen; der Fahrer verbindet sich dann mit dem Auto und kann loslegen.

Und das dürften die Mitarbeiter gern tun. VW hat Wert auf Feinschliff gelegt. Grundsätzlich neu ist das Innenleben der beiden 150-PS-Motoren als Benziner und Diesel, die allerdings erst im Oktober beim Händler stehen werden. Schon etwas früher ist der Plug-in Hybride GTE dran. Er kommt dank auf 13 kWh vergrößerter Batterie nun

laut WLTP 56 Kilometer rein elektrisch. Auch sonst ist der Antrieb harmonisch, der Benziner läuft leise und springt bei Bedarf spontan an. Für pendelnde Mitarbeiter eignet sich der GTE gut, hält er doch auch auf der Autobahn jetzt bis Tempo 140 mit, bevor der 156 PS starke Benziner dazukommt.

Das Fahrwerk federt noch sensibler als bislang schon. VW hat die Spreizung der adaptiven Dämpfer zwischen komfortabel weich und sportlich-straft vergrößert. Zum um die Pylonen sprintenden Handling-Star wird der Passat so nicht, aber er durch-eilt Kurven schnell und sicher.

Um Schwächen zu finden, muss man ohnehin genau hinschauen. Die Analoguhr in der Mittelkonsole wich einem etwas schlichten Typschriftzug, die digitalen Instrumente haben ein kleineres, aber schärferes Display. Alle Assistenzsysteme lassen sich mit einem simplen Knopfdruck aktivieren. Dann hält das Auto zwischen Stillstand und Tempo 210 den Abstand zum Vordermann (Serie), die Spur und die aktuell gültige Geschwindigkeitsbegrenzung selbst ein. Auch vor Kreisverkehren bremst das Auto dank Navidaten rechtzeitig. Neben dem beliebten Kombi stehen auch eine höhergelegte Alltrack-Variante und die Limousine beim Händler.

VW Passat

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0-100 | Vmax | Verbrauch ²⁾ | CO ₂ ²⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten ³⁾ | Effizienz |
|-----------------|-----------------------|------|-------------------|-----------------|--------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------------|-------------|----------|-------------|------------------------------|-----------|
| 1.6 TDI | 1.598 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 88 kW (120 PS) | 250 Nm/1.500 | 11,3 s | 205 km/h | 5,6 l/D | 147 g | 586-1.152 l | 550 kg | 29.176 Euro | 62,4/40,1 ct/km | A |
| 2.0 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 140 kW (190 PS) | 400 Nm/1.900 | 7,9 s | 236 km/h | 5,6 l/D | 148 g | 586-1.152 l | 550 kg | 35.307 Euro | 69,6/46,2 ct/km | A |
| 2.0 TDI 4motion | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 177 kW (240 PS) | 500 Nm/1.750 | 6,4 s | 247 km/h | 7,2 l/D | 190 g | 586-1.152 l | 540 kg | 43.084 Euro | 81,2/54,2 ct/km | B |
| 2.0 TSI | 1.984 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 140 kW (190 PS) | 320 Nm/1.500 | 7,5 s | 238 km/h | 7,5 l/S | 170 g | 586-1.152 l | 530 kg | 32.563 Euro | 72,5/49,8 ct/km | C |
| 2.0 TSI 4motion | 1.984 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 200 kW (272 PS) | 350 Nm/2.000 | 5,6 s | 250 km/h | 8,0 l/S | 182 g | 586-1.152 l | 555 kg | 42.353 Euro | 87,4/59,8 ct/km | C |

Herstellangaben; Motoren erfüllen mindestens Euro 6d-Temp; ¹⁾ Doppelkupplungsgetriebe; ²⁾ WLTP

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

Feinschliff im Detail

Mehr Assistenten und ein neuer Diesel: Der **Skoda Superb** wurde überarbeitet. firmenauto war mit dem Evo-TDI unterwegs.

von Guido Borck

Das soll also der geliftete Skoda Superb sein? Wir stehen vor dem Combi, der bei Skoda immer mit »C« geschrieben wird, und schauen uns schulterzuckend an. Okay, der Kühlergrill ist breiter, es gibt eine neue Frontlippe, und mein Kollege weist auf die neuen Matrix-LED-Scheinwerfer hin. In der Basisausführung ist jetzt LED-Technik Serie.

Dann fällt beim Rundgang noch der selbstbewusste Skoda-Schriftzug am Heck ins Auge. Auf das bisherige Markenlogo hinten verzichtet Skoda zukünftig beim überarbeiteten Superb, dafür kam eine durchgängige Chromleiste hinzu. Gleiches gilt natürlich für die Superb-Limousine, die weiterhin im Pro-

gramm ist. Innen fallen die Änderungen ebenfalls maßvoll aus. Ein schlüsselloser Zugang zählt nun zum Standard, genauso wie der Startknopf unten am Lenkrad. Das digitale Kombiinstrument im Cockpit kennen wir dagegen bereits seit gut einem Jahr.

Richtig clevere Fahrerassistenten

Viel wichtiger sind die überarbeiteten Fahrerassistenten mit ihren erweiterten Funktionen. So passt sich der Abstandstempomat bis zu 210 km/h an die vorausfahrenden Fahrzeuge an, bremst in Verbindung mit DSG bis zum Stillstand herunter und fährt im Stop-and-go-Verkehr wieder automatisch an. Auch den ebenfalls



Den Kombi gibt es nun auch als Scout mit Kunststoffleisten, Allradantrieb und ordentlich Dampf unter der Haube.

aus dem Passat bekannten Emergency Assist gibt es nun im Superb. Hat der Fahrer ein gesundheitliches Problem und reagiert nicht, lenkt der elektronische Retter das Auto unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs an den rechten Fahrbahnrand und stoppt es dort. Darüber hinaus bemerkt der Totwinkelwarner schnelle Überholer wesentlich früher, da das System nun 70 Meter weit nach hinten blickt. Wie bei den dynamischen Matrix-LED-Scheinwerfern greifen die Assistenten auf die bord-eigenen Navidaten zurück und arbeiten so präziser. Das Infotainment ist außerdem bestens vernetzt und bietet den Passagieren einen WLAN-Zugang zum Internet.

2.0 TDI Evo passt für Geschäftswagen

Neben den bekannten Motorisierungen, die alle die Euro 6d-Temp erfüllen, erhält der Superb einen nagelneuen Dieselmotor. Er bildet den Auftakt einer neuen Motoren-generation. Der 2.0 TDI Evo ist wie der Vorgänger 150 PS stark, aber leichter und verbraucht weniger. Wie viel genau, wollen die Tschechen noch nicht verraten, da die



1



2



3

- 1 Smartphones können im Superb auch induktiv aufgeladen werden.
- 2 Eine 230-Volt-Steckdose dient im Fond zur Stromversorgung.
- 3 Der Superb Scout hat mehr Bodenfreiheit als der Combi.

EU-Behörden den Motor noch nicht abgenommen haben. Doch bereits der erste Fahreindruck überzeugt. Der neue Diesel glänzt mit hoher Laufruhe und setzt Gasbefehle spontan um. So lebendig, dass Außendienstler damit bestens bedient sind. Er ist eine gute Alternative zum beliebten 190-PS-Diesel. Nach unserer flott angegangenen Tour meldet der Bordcomputer 6,7 Liter, was völlig in Ordnung geht. Allerdings verschweigt Skoda auch den Preis. Man soll den 2.0 TDI Evo aber ab Ende 2019 bestellen können.

Außerdem bieten die Tschechen nun auch ihren Superb Combi als hochbeinigen Ableger Scout an. Das Paket für den leichten Offroad-Einsatz umfasst mehr Bodenfreiheit, einen Unterfahrschutz sowie Allradantrieb. Hinzu kommt eine rustikale Optik mit Kunststoffbeplankung. Lieferbar ist der Superb Combi Scout ausschließlich mit den beiden kräftigsten Motorisierungen, ein DSG ist immer Serie. Der 190 PS starke Zweiliter-TDI startet bei 38.782 Euro, der hubraumgleiche TSI mit 272 PS beginnt bei 39.874 Euro. Gegen Jahresende kommt zudem noch ein Plug-in Hybride. Der Superb iV hat 218 PS, kommt elektrisch 55 Kilometer weit und nutzt die gleiche Technik wie der Konzernbruder VW Passat GTE. 

Skoda Superb Combi

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0–100 | Vmax | Verbrauch ²⁾ | CO ₂ ²⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten ⁴⁾ | Effizienz |
|-----------------|-----------------------|------|-------------------|-----------------|--------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------------|-------------|----------|-------------|------------------------------|-----------|
| 1.6 TDI | 1.598 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 88 kW (120 PS) | 250 Nm/1.500 | 11,3 s | 197 km/h | 5,1 l D | 135 g | 660–1.950 l | 599 kg | k. A. | -/- ³⁾ | k. A. |
| 2.0 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | S/6 | 110 kW (150 PS) | 340 Nm/1.700 | 9,2 s | 213 km/h | k. A. | k. A. | 660–1.950 l | 599 kg | k. A. | -/- ³⁾ | k. A. |
| 2.0 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 ¹⁾ | 140 kW (190 PS) | 400 Nm/1.900 | 8,4 s | 230 km/h | 5,2 l D | 137 g | 660–1.950 l | 599 kg | 33.067 Euro | 68,0/45,2 ct/km | k. A. |
| 1.5 TSI ACT | 1.498 cm ³ | 4 | S/6 | 110 kW (150 PS) | 250 Nm/1.500 | 9,1 s | 211 km/h | k. A. | k. A. | 660–1.950 l | 599 kg | k. A. | -/- ³⁾ | k. A. |
| 2.0 TSI | 1.984 cm ³ | 4 | A/7 | 140 kW (190 PS) | 320 Nm/1.500 | 7,7 s | 230 km/h | 6,6 l S | 150 g | 660–1.950 l | 589 kg | 30.967 Euro | 67,2/45,5 ct/km | k. A. |
| 2.0 TSI ACT 4x4 | 1.984 cm ³ | 4 | A/7 | 200 kW (272 PS) | 350 Nm/2.000 | 5,7 s | 250 km/h | 8,0 l S | 182 g | 660–1.950 l | 640 kg | 33.655 Euro | 73,7/50,3 ct/km | k. A. |

Herstellangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp; ¹⁾Doppelkupplungsgetriebe; ²⁾WLTP; ³⁾keine Berechnung möglich

⁴⁾Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von 



Wahre Größe

Der neue BMW 1er startet mit Frontantrieb und besserem Platzangebot. Zudem erobert der kompakte Bayer die digitale Welt.

von Guido Borck

Heckantrieb und längs eingebaute Motoren, das waren in der Kompaktklasse bisher exklusive Merkmale des alten BMW 1er. Diese Attribute sorgten zwar für besonders sportliche Fahreigenschaften, sie hatten allerdings auch den Nachteil eines nur recht mäßigen Platzangebots. Deshalb bricht BMW mit der Tradition. Bei der Neuauflage des Fünftürers kommt eine andere Architektur zum Einsatz. Es ist die gleiche modulare Plattform, auf der Mini, die beiden Crossover X1 und X2 sowie der Van Active Tourer aufbauen.

Fortan werden im 1er also die Vorderräder angetrieben. Alternativ gibt es Allrad, der beim 120d sowie dem 306 PS starken Topmodell M135i serienmäßig ist. Letzterer startet nicht mehr als großvolumiger Sechszylinder, sondern muss mit zwei Töpfen weniger auskommen.

Viel spannender bleibt jedoch die Frage: Überzeugt der Frontantrieb mitsamt seiner quer eingebauten Triebwerke? Sehr wohl, was die Performance angeht. Wir sind den amtierenden Dienstwagen-Bestseller

unter allen 1ern gefahren. Der 118d bringt seine 150 PS, ohne mit den Vorderrädern zu scharren, auf die Straße. Seine Lenkung arbeitet präzise und ohne spürbare Antriebseinflüsse. Überhaupt fährt sich der neue 1er weiterhin ausgesprochen handlich, lässt sich spielerisch um die Ecken zirkeln und ist sehr fein ausbalanciert. Nicht umsonst hat sich BMW für die Entwicklung und Abstimmung fünf Jahre Zeit gelassen. Die sprichwörtliche Freude am Fahren kommt keinesfalls zu kurz. Eingefleischte 1er-Fans brauchen also keine Einschränkungen in Sachen Handling zu befürchten.

Bis ins kleinste Detail digital vernetzt

Mit seiner ausladend breiten Niere sowie seiner flach verlaufenden Dachlinie zeigt sich der Wagen auch optisch von der dynamischen Seite. Technisch ist er sowieso auf dem allerneuesten Stand. Gegen Aufpreis öffnet und schließt der Bayer seine Pforten neuerdings auch über das Smartphone. Hierzu wird das Handy



Der BMW 1er ist mit Digital-Instrumenten sowie modernem Multimediasystem bestens vernetzt. Eine Automatik ist bei den Topmotoren Serie, der Kofferraum schluckt jetzt 20 Liter mehr.



BMW 1er

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0–100 | Vmax | Verbrauch ¹⁾ | CO ₂ ¹⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten ²⁾ | Effizienz |
|--------------|-----------------------|------|----------|-----------------|--------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------------|-------------|----------|-------------|------------------------------|-----------|
| 116d | 1.496 cm ³ | 3 | S/6 | 85 kW (116 PS) | 270 Nm/1.750 | 10,3 s | 200 km/h | 4,6 l/D | 119 g | 380–1.200 l | 475 kg | 25.126 Euro | 58,4/38,3 ct/km | A+ |
| 118d | 1.995 cm ³ | 4 | S/6 | 110 kW (150 PS) | 350 Nm/1.750 | 8,5 s | 218 km/h | 4,7 l/D | 122 g | 380–1.200 l | 475 kg | 27.227 Euro | 61,3/40,2 ct/km | A |
| 120d xDrive | 1.995 cm ³ | 4 | A/8 | 140 kW (190 PS) | 400 Nm/1.750 | 7,0 s | 230 km/h | 5,4 l/D | 139 g | 380–1.200 l | 475 kg | 32.269 Euro | 69,8/46,1 ct/km | A |
| 118i | 1.499 cm ³ | 3 | S/6 | 103 kW (140 PS) | 220 Nm/1.480 | 8,5 s | 213 km/h | 6,0 l/S | 135 g | 380–1.200 l | 480 kg | 23.697 Euro | 59,1/39,9 ct/km | A |
| M135i xDrive | 1.998 cm ³ | 4 | A/8 | 225 kW (306 PS) | 450 Nm/1.750 | 4,8 s | 250 km/h | 8,0 l/S | 179 g | 380–1.200 l | 485 kg | 41.092 Euro | 85,6/58,2 ct/km | C |

Herstellangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp (116d: Euro 6d), ¹⁾ WLTP

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

einfach an den Türgriff gehalten. Der digitale Schlüssel kommuniziert über eine sichere NFC-Verbindung (Near Field Communication) mit dem Fahrzeug und funktioniert selbst dann noch zuverlässig, wenn der Akku längst seinen Geist aufgegeben hat.

Der Innenraum übernimmt innovative Features aus den größeren Modellen. So schaut der Fahrer jetzt auf moderne Digital-Instrumente und kann nun erstmals ein Head-up-Display ordern. Mit dem intelligenten Sprachassistenten empfängt der BMW außerdem Kommandos per Zuruf. Dabei setzt die freundlich klingende Damenstimme nicht nur Befehle, wie etwa »Hey BMW, bring mich nach Hause«, oder Musikwünsche aus dem Internet zielgerecht um, sondern infor-

miert auch über Börsenkurse, gibt den Wetterbericht durch oder schaltet die Sitzheizung ein.

Außerdem wurde der Monitor des Multimediasystems auf ordentliche 10,25 Zoll vergrößert und bestens vernetzt. Die Inhalte für Navigation, Bordcomputer oder Entertainment lassen sich frei konfigurieren. Je nach Gusto tippt der Fahrer seine Befehle direkt auf den Touchscreen ein, nutzt dazu den iDrive-Regler oder steuert den Bildschirm mittels kreisender Handbewegung. Alles funktioniert einfach, allerdings umfasst die Gestensteuerung nur insgesamt sieben Bedienfunktionen.

Obwohl sich die Abmessungen des 4,32 Meter langen 1er kaum verändert haben, gibt es dank der quer verbau-

ten Motoren und wegen des Frontantriebs spürbar mehr Raum. Insbesondere im Fond, wo die Kniefreiheit um 3,3 Zentimeter zugelegt hat, können jetzt auch große Kollegen ohne Verrenkungen einsteigen und bequem sitzen.

Mitgewachsen ist auch das Gepäckabteil, welches mit 380 bis maximal 1.200 Litern um 20 Liter zugelegt hat. Hinsichtlich des Raumangebots hat der 1er endlich den Anschluss in der Kompaktklasse geschafft. Mit seiner digitalen Vernetzung legt er die Messlatte dagegen nun ein Stückchen höher. Ganz weit oben rangieren auch die Preise: Der mit einem 140 PS starken Dreizylinder ausgerüstete 118i kostet fast 23.700 Euro. Mit all den erwähnten Features kommt man schnell über 35.000 Euro. ■

Bekannte Neuheit

Der Opel Zafira stand stets für ein durchdachtes Innenraumkonzept auf kompaktem Raum. Als Zafira Life auf PSA-Basis mausert er sich zum echten Raumwunder.

von Immanuel Schneeberger

Als Opel 1999 den ersten Zafira auf den Markt brachte, war das Konzept bahnbrechend. Auf kompaktem Raum brachten die Rüsselsheimer sieben Sitze unter, die sich zu einer flachen Ladefläche umklappen ließen. Auch die folgenden beiden Generationen hielten an dieser Ausrichtung fest. Insgesamt konnte Opel bisher über 2,7 Millionen Zafira absetzen. Doch das Segment der Minivans schrumpfte zuletzt stark, SUV werden immer beliebter und bieten ähnlich viel Raum wie Vans.

Denen geht es dafür eine Nummer größer blendend: VW Multivan und Mercedes V-Klasse verkaufen sich immer besser. Mit der neuen Generation wagt Opel also den Bruch, der neue Zafira Life baut auf derselben Basis auf wie das Trio Citroën Spacetourer, Peugeot Traveller

und Toyota Proace Verso. An Front und Heck bemühen sich die Opel-Designer um Eigenständigkeit. Scheinwerfer und Kühlergrill passen zum Markendesign, innen hingegen erinnert nur das Lenkrad an die Opel-Herkunft. Das ist aber nicht weiter schlimm, die Bedienung funktioniert selbsterklärend, lediglich der Infotainment-Bildschirm dürfte etwas größer sein.

Die Sitzposition ist ohne Fehl und Tadel, und bequem sind die Sitze auch. Hinten gibt es ein Schienensystem für die zwei zusätzlichen Sitzreihen. In der Ausstattung Tourer beispielsweise montiert Opel sechs Ledersessel und einen Tisch, um den Anforderungen an einen VIP-Shuttle gerecht zu werden. Die Variantenvielfalt spiegelt sich auch an anderer Stelle wider: Opel bietet drei



Längen an. Los geht es bei 4,61 Metern, was fünf Zentimeter weniger sind als beim Vorgänger. Dafür ist er mit exakt 2,01 Metern ohne Spiegel gleich acht Zentimeter breiter als der ohnehin nicht schmale bisherige Zafira. In der Höhe macht sich die neue Klasse mit einem Zuwachs von 22 Zentimetern auf nun 1,91 Meter am meisten bemerkbar. Und während bisher maximal 1.860 Liter Gepäck auf die umgeklappten Sitze passten, sind es nun bei demontierten Sitzen bis zu 3.600 Liter.

Viel Stauraum und hohe Anhängelast

In der nächstlängeren Version wachsen gegen 550 Euro Aufpreis Radstand und Außenlänge um gut 30 Zentimeter, und wem dann 4.200 Liter Ladevolumen noch nicht reichen, der kann für weitere 685 Euro mit 5,31 Meter Länge ausgewachsenen Luxuslimousinen Konkurrenz machen. Damit lässt sich dann auch bei voller Besetzung noch jede Menge Gepäck für lange Dienstreisen unterbringen. Wer noch mehr mitnehmen muss, kann bis zu 2,5 Tonnen anhängen. Außerdem dürfen 150 Kilogramm Gepäck aufs Dach.

Unter der Motorhaube kommen ausschließlich Dieselmotoren zum Einsatz. Den Einstieg gibt ein 1,5-Litermotor mit 102 PS, der etwas schwach auf der Brust ist. Da bietet sich am ehesten der Zweiliter mit 150 PS an, der die Fuhre kräftig in Schwung bringt und dabei laut Bordcomputer mit unter acht Litern sparsam bleibt. Leider gibt es die gelungene Achtstufenautomatik nur in Verbindung mit dem 177-PS-Diesel. Diese Kombination passt hervorragend zum entspannten Wesen des Zafira Life. Lenkung und Federung machen das Auto trotz seiner Größe agil und komfortabel. Nur auf kurze Anregungen reagiert die hintere Achse etwas unwirsch mit Poltern. Ansonsten ist der Komfort auch dank der gelungenen Geräuschdämmung hoch.

Dass es so viel Raum nicht zum Nulltarif gibt, ist klar. Der Vorgänger war mit 136-PS-Diesel ab 24.000 Euro erhältlich, der günstigste Zafira Life kommt mit 102 PS auf 29.130 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung mit Bordcomputer, Klimaanlage, Regensensor und Tempomat ordentlich aus. Auf Wunsch sind zahlreiche Assistenzsysteme vom Abstandsregler über Totwinkelüberwachung bis zum Spurhalteassistenten erhältlich. Die empfehlenswerte 150-PS-Motorisierung kostet 1.700 Euro Aufpreis. Für die nahe Zukunft verspricht Opel außerdem eine Alternative zum Diesel: 2021 soll eine batterieelektrische Version auf den Markt kommen. 



- 1 Je nach Modell ist der Zafira Life bis zu 5,31 Meter lang.
- 2 Für Shuttle-Dienste eignet sich die Viererbestuhlung in Leder.
- 3 Die Heckscheibe lässt sich getrennt öffnen, auf Wunsch gibt es eine geteilte Hecktür.
- 4 Innen ist die PSA-Basis direkt erkennbar. Verarbeitung und Bedienung passen.

Opel Zafira Life

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0–100 | Vmax | Verbrauch ¹⁾ | CO ₂ ¹⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten ²⁾ | Effizienz |
|--------------|-----------------------|------|----------|-----------------|--------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------------|---------------|----------|-------------|------------------------------|-----------|
| 1.5 Diesel M | 1.500 cm ³ | 4 | S/6 | 75 kW (102 PS) | 270 Nm/1.600 | 17,1 s | 160 km/h | 6,1 l D | 159 g | k. A.–4.200 l | 1.095 kg | 29.126 Euro | 66,4/43,5 ct/km | A |
| 1.5 Diesel S | 1.500 cm ³ | 4 | S/6 | 88 kW (120 PS) | 300 Nm/1.750 | 14,3 s | 170 km/h | 6,0 l D | 158 g | k. A.–3.600 l | 976 kg | 32.193 Euro | 70,5/46,5 ct/km | A |
| 2.0 Diesel S | 2.000 cm ³ | 4 | S/6 | 110 kW (150 PS) | 370 Nm/2.000 | 12,0 s | 184 km/h | 6,8 l D | 177 g | k. A.–3.600 l | 1.005 kg | 33.664 Euro | 72,8/48,5 ct/km | B |
| 2.0 Diesel S | 2.000 cm ³ | 4 | A/8 | 130 kW (177 PS) | 400 Nm/2.000 | 10,4 s | 185 km/h | 7,0 l D | 183 g | k. A.–3.600 l | 978 kg | 36.563 Euro | 76,3/50,9 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 



Willkommen in der vernetzten Welt

4G, Onlinedienste, Apps an Bord: Der **Renault Clio** ist im digitalen Zeitalter angekommen. Aber keine Angst, fahren kann er auch.

Die schlechte Nachricht zuerst: Einen Kombi wird es nicht mehr geben. Auch keinen Diesel. Die gute Nachricht: 2020 will Renault einen Vollhybriden des Clio auflegen, der sparsamer sein soll als der Toyota Yaris. Vorn wie hinten bietet der Kleinwagen für ein nur 4,05 Meter langes Auto erstaunlich viel Beinfreiheit. 340 Liter Kofferraumvolumen, 40 Liter mehr als bisher, und der bei umgelegter Rücklehne fast ebene Ladeboden lassen den Verzicht auf den Kombi verschmerzen. Dazu gibt's viele Ablagen und eine umfassende Serienausstattung bis hin zu Voll-LED-Scheinwerfern.

In den teureren Versionen ersetzt ein virtuelles Cockpit die klassischen Rundinstrumente. Dazu gibt's einen Monitor im iPad-Format in der Mittelkonsole. Darunter platzierten die Designer eine Leiste mit Kippschaltern für die wichtigsten Funktionen wie Sitzheizung, Parkassistent oder Rückfahrkamera.

von Hanno Boblenz

Ganz unten sind drei Drehregler für die Klimaanlage untergebracht. Einfacher geht's kaum. Zumal Easy Link logisch aufgebaut ist und weniger Menüs hat als R-Link.

Übers Smartphone kommen Spotify, Google Maps oder Apple Karten aufs Borddisplay. Geladen wird das Handy kabellos in der Mittelkonsole. Und über die 4G-Plattform können Navi- oder Fahrzeug-Updates online aufgespielt werden. Der Zentralbildschirm des Autos zeigt Verkehrsmeldungen und Gefahrenstellen, nennt Spritpreise oder informiert übers Wetter am Zielort. Hinzu kommen Onlinedienste wie die Adresssuche per Google. Alternativ sucht der Fahrer sein Ziel bequem vor der Fahrt auf dem Handy und überträgt es per App ins Navi. Willkommen in der vernetzten Welt.

Radarsensoren, Kameras – die Basis für eine ganze Armada von Assistenten ist gelegt. Serienmäßig zeigt der Wagen Tempolimits an und bremst bei Gefahr

- 1 Das virtuelle Cockpit mit mehreren Ansichten gibt es für die teureren Versionen.
- 2 Auf dem großen Bildschirm läuft das leicht verständliche Bedienmenü. Die wichtigsten Funktionen haben noch eigene Schalter.
- 3 Dank großer Öffnung lässt sich der Kofferraum leicht beladen.
- 4 Der Clio wird mittlerweile in der fünften Generation verkauft.



selbstständig. Gegen Aufpreis sind Totwinkelwarner, Spurhalter, Abstandstempomat mit Stauassistent verfügbar sowie ein 360-Grad-Kamerasystem, das beim Einparken das Auto von oben aus der Vogelperspektive auf dem Bildschirm zeigt.

Preise starten bei 11.000 Euro

Preise wollen die Franzosen noch nicht verraten, außer dass es bei knapp 11.000 Euro netto losgeht. Dafür deckt ein 65 PS starker Einliter-Dreizylindermotor die automobilen Grundbedürfnisse ab. Den Saugmotor gibt es zudem in etwas besserer Ausstattung mit 73 PS. Mit der 100-PS-Version des knurrigen Drillings geht's dank Turbolader deutlich flotter voran. Außerdem liefern 160 Nm Drehmoment genügend Kraft, um früh

einen hohen Gang einzulegen und schaltfaul zu bummeln. So kann man bei gemächlicher Fahrweise leicht mit fünf Litern oder sogar weniger auskommen. Etwas mehr wird der Bordcomputer höchstens auf der Autobahn aufrufen, wo man dann den sechsten Gang vermisst.

Für sportlichere Ambitionen hält Renault einen Vierzylinder bereit. 130 PS, gekoppelt an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, liefern gute Voraussetzungen für Fahrspaß. Und 2020 wollen die Franzosen mit einem reinrassigen R. S.-Modell wieder eine ordentliche Schippe drauflegen.

Wesentlich interessanter aber dürfte der ebenfalls für 2020 angekündigte Vollhybride sein. Er kombiniert einen 1,6 Liter großen Saugmotor mit einer nur 1,2 kWh großen Batterie sowie zwei E-Motoren. Der Clio Hybrid soll in der Stadt bis zu drei Kilometer am Stück oder 80 Prozent der Strecke elektrisch fahren. Laut Renault wäre das 50 Prozent weiter als der sparsame Toyota Yaris Hybrid. Praxisverbräuche um drei Liter wären dann machbar. Wer braucht da noch einen Diesel? 

Renault Clio

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0–100 | Vmax | Verbrauch ¹⁾ | CO ₂ ¹⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten | Effizienz |
|-------------|-----------------------|------|----------|----------------|--------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------------|-------------|----------|--------|-------------------------|-----------|
| SCe 65 | 999 cm ³ | 3 | S/5 | 48 kW (65 PS) | 95 Nm/3.600 | k. A. | k. A. | k. A. | k. A. | 391–1.096 l | 425 kg | 11.000 | –/– ct/km ²⁾ | k. A. |
| SCe 75 | 999 cm ³ | 3 | S/5 | 54 kW (73 PS) | 95 Nm/3.600 | k. A. | k. A. | k. A. | k. A. | 391–1.096 l | 425 kg | k. A. | –/– ct/km ²⁾ | k. A. |
| TCe 100 | 999 cm ³ | 3 | S/5 | 74 kW (100 PS) | 160 Nm/2.750 | 11,8 s | 187 km/h | 5,5 l/5 | 127 g | 391–1.096 l | 425 kg | k. A. | –/– ct/km ²⁾ | k. A. |
| TCe 130 EDC | 1.333 cm ³ | 4 | A/7 | 96 kW (130 PS) | 240 Nm/1.600 | 9,0 s | 200 km/h | 6,5 l/5 | 150 g | 391–1.096 l | 425 kg | k. A. | –/– ct/km ²⁾ | k. A. |

Herstellangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp; ¹⁾WLTP (hochgerechnet: NEFZ plus 25 Prozent); ²⁾keine Berechnung möglich



Herr der Ringe

Wer Business-Limousine sagt, meint häufig den **Audi A6**. Doch auch als Kombi hat der große Audi viel zu bieten. Die Kaufberatung nennt alle Kosten und gibt Tipps für die richtige Ausstattung.

von Hanno Boblenz



- 1 Rechnet man den Audi 100 dazu, ist der A6 in der achten Modellgeneration auf dem Markt.
- 2 Der Innenraum wirkt sehr technisch. Aber die Bedienung klappt auf Anhieb.
- 3 LED-Rückleuchten und eine elektrische Heckklappe gibt es für den Kombi serienmäßig.

Die Position von Autos der gehobenen Mittelklasse in Fuhrparks hat sich in den letzten Jahren deutlich verschoben. Seit Mercedes E-Klasse, BMW 5er oder Audi A6 immer größer und vor allem teurer wurden, sind diese Modelle heute häufig nur noch in der Chefetage zu finden. Auch der 4,94 Meter lange Audi A6, dessen achte Generation im Frühjahr 2018 als Limousine und im Herbst als Avant auf den Markt kam, klopft mit jeder Menge Fahrhilfen und allerlei technischen Raffinessen an der Oberklasse an. Das gilt natürlich auch für die Preise, die bei knapp unter 40.000 Euro netto für die Limousine starten.

Doch im Gegensatz zur Luxuskarosse A8 gibt es den A6 eben auch als Kombi, als Luxus-Laster für den gehobenen Außendienst also, mit dem man bei keinem Kunden aneckt. Er kombiniert Komfort auf höchstem Niveau mit viel Nutzwert und bietet seinen Passagieren Platz ohne Ende. Das gilt selbst hinten, wo die Kollegen auf einer bequemen, körpergerecht geformten und straffen Rückbank auf langen Dienstreisen sehr bequem untergebracht sind.

Sein Kofferraum fasst satte 565, bei umgelegter Rückenlehne sogar 1.680 Liter. Das Ganze Audi-typisch hochwertig eingerichtet, mit robustem Velours ausgelegt und firmenwagentauglich mit Schienen, Stangen und Netz zur Ladungssicherung ausgestattet.

Limousine, Kombi, auf Wunsch im Offroad-Look: Weil der A6 den Spagat zwischen Alltagsfahrzeug für Vielfahrer und Chef-Limousine schaffen muss, gibt es eine große Bandbreite an Ausstattungen und Individualisierungsmöglichkeiten. Aber immer wirkt er innen sachlich nüchtern, erst recht, wenn der Kunde das S-Line-Sportpaket samt Alu-Zierrat wählt. Doch das ist gewollt und eben etwas, in dem sich Audi von der heimeligen Anmutung eines Mercedes oder dem skandinavischen Stil eines Volvo unterscheidet.

Wie im A8 sitzen in der Mittelkonsole zwei große Touchscreens mit spür- und hörbarer Rückmeldung, auf denen sich wie beim >

Die Konkurrenten

Audi A6 Avant, Verkaufsstart 09/2018, Preis ab 42.017 Euro



BMW 5er Touring
Verkaufsstart 06/2017
Preis ab 43.109 Euro



Mercedes E-Klasse T-Modell
Verkaufsstart 09/2016
Preis ab 41.595 Euro



Volvo V90
Verkaufsstart 09/2016
Preis ab 40.630 Euro

Varianten und Motoren

Als Firmenwagen ist traditionell der Kombi besonders beliebt. Den gibt es nun auch wieder als Allroad im rustikalen Offroad-Look. Allradantrieb und Luftfederung sind Serie. Da es den Allrad nur mit V6-Diesel gibt, ist er nicht unter 51.680 Euro zu haben.

Abgesehen vom kleinen Benzinern sind alle Motoren als spritsparende Mildhybriden mit 48-Volt-Technik konzipiert. Dieselfahrer sollten mindestens den 40 TDI wählen. Der 204 PS starke Vierzylinder kostet nur 1.900 Euro mehr als der 35 TDI, ist aber 41 PS stärker. Das Plus an Leistung kann man gut gebrauchen, da der A6 fast 1,8 Tonnen wiegt. Speziell auf langen Strecken cruist es sich mit diesem Motor angenehm. Und obwohl er den sehr lang übersetzten siebten Gang der Automatik erst bei rund 120 km/h einlegt, kann man in der Praxis gut mit sechs bis sieben Litern auskommen. Die Welt der V6-Diesels beginnt mit dem 231 PS starken 45 TDI, der mit Allradantrieb geliefert wird (sonst rund 2.300 Euro). Außerdem sortiert dort eine fein abgestimmte Achtgang-Wandlerautomatik statt eines Doppelkupplungsgetriebes die Gänge. Ganz oben rangiert der 349 PS starke S6, den Audi nur noch als Diesel auflegt. Von den Benzinern empfehlen wir als Firmenwagen lediglich den ausgewogeneren 45 TFSI mit 245 PS. Der V6-Benziner des 55 TFSI spielt wegen seines hohen Verbrauchs so gut wie keine Rolle.

Audi A6 Avant 40 TDI

| | |
|---|--|
| Hubraum/Zylinder 1.968 cm ³ /4 | Getriebe/Gänge A/7 ¹⁾ |
| Motorleistung 150 kW (204 PS) | Drehmoment 400 Nm bei 1.750/min |
| 0–80/–100/–140 km/h 6,1/8,7/16,0 s ²⁾ | Höchstgeschwindigkeit 241 km/h |
| 60–100 km/h 4,7 s ²⁾ | 80–120 km/h 5,7 s ²⁾ |
| Bremsweg kalt aus 100/130 km/h 33,8/59,1 m ²⁾ | Wendekreis rechts/links 12,1/12,2 m ²⁾ |
| WLTP-Verbrauch/CO₂ 5,7 l/D/150 g | Leergewicht 1.785 kg |
| firmenauto-Normrunde³⁾ 6,4 l/D | Effizienzklasse A+ |
| | Testverbrauch 5,8–7,1; Ø 6,6 l/D |

¹⁾ Doppelkupplungsgetriebe; ²⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ³⁾ 200 km lang



Audi A6 Limousine

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0–100 | Vmax | Verbrauch ¹⁾ | CO ₂ ¹⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten ²⁾ | Effizienz |
|-----------------|-----------------------|------|----------|-----------------|----------------------|-------|----------|-------------------------|-------------------------------|------------|----------|-------------|------------------------------|-----------|
| 35 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 | 120 kW (163 PS) | 370 Nm bei 1.500/min | 9,3 s | 224 km/h | 5,0 l/D | 130 g | 530–995 l | 535 kg | 39.916 Euro | 78,0/51,9 ct/km | A+ |
| 40 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 | 150 kW (204 PS) | 400 Nm bei 1.750/min | 8,1 s | 246 km/h | 5,5 l/D | 144 g | 530–995 l | 535 kg | 41.848 Euro | 80,5/53,6 ct/km | A+ |
| 45 TDI Quattro | 2.967 cm ³ | 6 | A/8 | 170 kW (231 PS) | 500 Nm bei 1.750/min | 6,3 s | 250 km/h | 7,0 l/D | 182 g | 530–995 l | 575 kg | 46.807 Euro | 89,2/59,6 ct/km | A |
| 50 TDI Quattro | 2.967 cm ³ | 6 | A/8 | 210 kW (286 PS) | 620 Nm bei 2.250/min | 5,5 s | 250 km/h | 7,0 l/D | 182 g | 530–995 l | 575 kg | 49.328 Euro | 91,7/61,5 ct/km | A |
| S6 | 2.967 cm ³ | 6 | A/8 | 257 kW (349 PS) | 700 Nm bei 2.500/min | 5,0 s | 250 km/h | 7,8 l/D | 203 g | 530–995 l | 560 kg | 64.286 Euro | 110,1/74,6 ct/km | B |
| 45 TFSI | 1.984 cm ³ | 4 | A/7 | 180 kW (245 PS) | 370 Nm bei 1.600/min | 6,8 s | 250 km/h | 7,3 l/S | 165 g | 530–995 l | 515 kg | 43.193 Euro | 86,5/59,4 ct/km | B |
| 55 TFSI Quattro | 2.995 cm ³ | 6 | A/7 | 250 kW (340 PS) | 500 Nm bei 1.370/min | 5,1 s | 250 km/h | 8,9 l/S | 203 g | 530–995 l | 555 kg | 50.840 Euro | 97,4/67,2 ct/km | B |

Audi A6 Avant

| | Hubraum | Zyl. | Getriebe | Leistung | Drehmoment | 0–100 | Vmax | Verbrauch ¹⁾ | CO ₂ ¹⁾ | Kofferraum | Zuladung | Preis | Betriebskosten ²⁾ | Effizienz |
|-----------------|-----------------------|------|----------|-----------------|----------------------|-------|----------|-------------------------|-------------------------------|-------------|----------|-------------|------------------------------|-----------|
| 35 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 | 120 kW (163 PS) | 370 Nm bei 1.500/min | 9,5 s | 219 km/h | 5,4 l/D | 141 g | 565–1.680 l | 545 kg | 42.017 Euro | 79,6/52,4 ct/km | A+ |
| 40 TDI | 1.968 cm ³ | 4 | A/7 | 150 kW (204 PS) | 400 Nm bei 1.750/min | 8,3 s | 241 km/h | 5,7 l/D | 150 g | 565–1.680 l | 545 kg | 43.950 Euro | 82,0/54,1 ct/km | A+ |
| 45 TDI Quattro | 2.967 cm ³ | 6 | A/8 | 170 kW (231 PS) | 500 Nm bei 1.750/min | 6,5 s | 250 km/h | 7,1 l/D | 187 g | 565–1.680 l | 595 kg | 48.908 Euro | 91,0/61,2 ct/km | A |
| 50 TDI Quattro | 2.967 cm ³ | 6 | A/8 | 210 kW (286 PS) | 620 Nm bei 2.250/min | 5,7 s | 250 km/h | 7,1 l/D | 187 g | 565–1.680 l | 595 kg | 51.429 Euro | 94,2/63,5 ct/km | A |
| S6 | 2.967 cm ³ | 6 | A/8 | 257 kW (349 PS) | 700 Nm bei 2.500/min | 5,1 s | 250 km/h | 7,9 l/D | 206 g | 565–1.680 l | 560 kg | 66.387 Euro | 114,3/78,4 ct/km | B |
| 45 TFSI | 1.984 cm ³ | 4 | A/7 | 180 kW (245 PS) | 370 Nm bei 1.600/min | 7,0 s | 250 km/h | 7,6 l/S | 172 g | 565–1.680 l | 530 kg | 45.294 Euro | 89,3/61,0 ct/km | B |
| 55 TFSI Quattro | 2.995 cm ³ | 6 | A/7 | 250 kW (340 PS) | 500 Nm bei 1.370/min | 6,2 s | 250 km/h | 9,1 l/S | 207 g | 565–1.680 l | 570 kg | 52.941 Euro | 100,2/68,9 ct/km | B |

Herstellerangaben; Motoren erfüllen Euro 6d-Temp Evap-ISC (außer 55 TFSI: Euro 6d-Temp); ¹⁾ WLTP

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



Rustikale Alternative: A6 Allroad Quattro mit V6-Diesel ab 51.680 Euro.

Für den schnellen Außendienst: S6, wahlweise als Kombi oder Limousine.





- 1 Der geräumige, mit Teppichboden ausgekleidete Kofferraum lässt sich durch die große Klappe leicht beladen.
- 2 Einmal am seitlich im Kofferraum angebrachten Griff ziehen und schon klappt die Rücklehne vor.
- 3 Das Ladungssicherungsschienen-Set ist platzsparend im Boden des Heckabteils untergebracht.

Tablet Kacheln und Bedienelemente individuell platzieren lassen. Dazu einige wenige Tasten und Regler sowie ein großes Display hinterm Lenkrad, auf das der Fahrer eine breite Navigationskarte oder Bordinfos schaltet. Aber trotz der vielen Funktionen und Einstellmöglichkeiten erschlägt das System den Fahrer nicht. Im Gegenteil: Seine Struktur ist übersichtlich und die Untermenüs selbsterklärend aufge-

baut. Und wer nicht tippen will, nutzt eben die hervorragend funktionierende Sprachsteuerung und sagt dem Auto, was es tun soll – Heizung hochfahren, ein Sonderziel online suchen. Dagegen wirkt die Möglichkeit fast schon antiquiert, mit dem Finger ein Fahrtziel auf ein kleines Touchpad zu kritzeln.

Der A6 ist jedenfalls vernetzt wie kein anderer Audi und hat bis zu 39 Fahrerassistenten an Bord. Mithilfe von fünf Radarsensoren, fünf Kameras, zwölf Ultraschallsensoren und einem Laserscanner berechnet das Auto permanent ein detailliertes Abbild der Umgebung. Selbst nachts, wenn die Infrarotkamera ein Schwarz-Weiß-Bild der Straße ins Cockpit spielt.

Alle Systeme arbeiten angenehm unaufgeregt im Hintergrund, sodass der Fahrer erst etwas von ihnen mitbekommt, wenn's wirklich nötig ist. Etwa, wenn er rückwärts aus der engen Hofeinfahrt stößt und sich ein Fußgänger nähert. Oder er die Tür öffnen will, obwohl ein Radfahrer heranrauscht. Außerdem weiß der Wagen dank detaillierter Kartendaten, dass hinter der nächsten Kurve eine Ortseinfahrt oder ein Tempolimit lauert. Dann fordert er den Fahrer mit einem leichten Zucken im Pedal auf, den Fuß vom Gas zu nehmen. Hält man sich daran, rollt der A6 dann mit abgeschaltetem Motor im Freilauf ums Eck.

Denn fast alle Motoren sind mittlerweile auf 48-Volt-Technik umgestellt, können beim Bremsen Strom rekuperieren und speichern. So haben sie genügend Energie, um Bordverbraucher auch bei abgeschaltetem Motor mit Strom zu versorgen. Die Benziner werden ebenfalls nach und nach umgestellt. Unser Testwagen, ein 204 PS starker A6 Avant 40 TDI mit Frontantrieb, verbrauchte jedenfalls dank der Spritspartechnik über gut 2.500 Kilometer nur 6,6 Liter. >

Multimedia

Auf drei gestochen scharfen Displays läuft die komplette Bedien- und Medienwelt des A6. Das Menü ist leicht verständlich aufgebaut, einzelne Kacheln lassen sich auf Wunsch verschieben und Favoriten in einer eigenen Leiste für den direkten Zugriff gesammelt ablegen. Der Fahrer bedient also sämtliche Funktionen wahlweise über die Touchscreens, über Lenkradtasten, per Sprache oder per Schrifteingabe auf einem Touchpad. Da man mehrere Telefone parallel anmelden kann, lassen sich berufliche und private Adressen gut getrennt verwalten.

Die onlinefähige Navigation funktioniert dank Google-Suche hervorragend. Sie zeigt in Städten sogar, auf welcher Spur man gerade fährt. Ob man 2.012 Euro fürs virtuelle Cockpit ausgeben will, ist Geschmackssache. Auch bei den Musikooptionen lässt Audi nichts anbrennen. Empfehlenswert sind DAB-Radio (361 Euro), Disc-Laufwerk (100 Euro) sowie das kleinere Soundsystem von Bang & Olufsen (966 Euro).



Ausstattung

Natürlich könnte man gut mit einem A6 in Grundausstattung leben. Dann kommt er schwarz lackiert – jede andere Farbe kostet extra (inklusive Individuallackierungen für 2.437 Euro stehen 85 Farben zur Wahl) –, auf 17-Zöllern, mit Stoffsitzen, Klimaautomatik, Radio und MMI-Navigation sowie elektrischer Heckklappe. Dazu mit einem Mindestmaß an Assistenten wie Audi Pre Sense, das Fahrer und Fahrzeug auf einen drohenden Heck- oder Frontaufprall vorbereitet. Daneben gibt es die beiden Linien Design und Sport, die, abgesehen von den Schaltwippen am Lenkrad, funktional kaum Mehrwert bringen.

Nicht verzichten sollten Sie auf: **Totwinkelwarner** (588 Euro): warnt auch beim Türöffnen, wenn sich Radler nähert. **Matrix-Scheinwerfer** (1.302 Euro): passen sich der Verkehrs-, Fahrbahn- und Wettersituation an und leuchten extrem hell. Ein echter Sicherheitsgewinn. **Parkensensoren** (655 Euro). **Schlüsselloser Zugang** (706 Euro). **Diebstahlortung** (605 Euro). **Akustikglas** (420 Euro Seite): verringert das Geräuschniveau im Innenraum hörbar. **Beheizbare Frontscheibe** (495 Euro): ideal für Laternenparker. Verringert die Windgeräusche. **Schwenkbare Anhängerkuppelung** (886 Euro): die nötige

Basis für E-Bike-Heckträger. **Beheizbare Ledersitze** (ab 1.200 Euro) plus Lenkradheizung (260 Euro). **B-&-O-Soundsystem** (966 Euro): sehr klarer, räumlich gut aufgelöster Klang. **DVD-Laufwerk** (100 Euro): für alle, die noch CDs im Schrank haben. **DAB-Radio** (361 Euro): weil analoges Radio endlich ist. **Phonebox** (420 Euro): kabelloses Laden sowie besserer Empfang, da Handy die Autoantenne nutzt. **73-Liter-Tank** (92 Euro).

Smartphone-Interface (231 Euro): Wer braucht Apple Carplay, wenn das Bordsystem so gut funktioniert? **Panorama-Glasdach** (1.588 Euro): bringt richtig viel Licht in den Innenraum. **Rückfahrkamera** (395 Euro). **Assist.-Paket Tour** (1.588 Euro): adaptiver Tempomat und mehr. **Luftfederung** (1.680 Euro): mehr Komfort, aber teuer.

Darauf können Sie verzichten: **Nachtsichtassistent** (1.806 Euro): lenkt mehr ab, als er hilft. **Tempolimitübernahme** (168 Euro): Wir bremsen lieber selbst. **Umgebungskameras** (966 Euro): teure Spielerei, die man in der Praxis selten nutzt.

Preise A6 Avant 40 TDI

| | |
|--------|-------------|
| Basis | 43.950 Euro |
| Sport | 45.882 Euro |
| Design | 45.882 Euro |

- Das Allwetterlicht gehört zur Serienausstattung.
- Touch-Bildschirme mit akustischer und haptischer Rückmeldung.
- 836 Euro kosten die Sportsitze mit ausfahrbarer Schenkelauf- lage und gutem Seitenhalt.
- Der A6 hat serienmäßig LED-Scheinwerfer. Wir empfehlen aber, das taghelle Matrix-LED- Licht zu bestellen (1.302 Euro).
- 1.806 Euro kostet das Nachtsichtsystem. Personen und Tiere am Straßenrand werden auf dem Infrarotbild markiert.
- Für 627 Euro Aufpreis klima- tiert der A6 auch hinten.
- Lang übersetztes Doppelkupp- lungsgetriebe für die Vierzylin- der-, Achtgangautomatik für die Sechszylindermotoren.



Betriebskosten

Audi A6 Avant

40 TDI



Antrieb 1.968 cm³; 4 Zylinder; Siebengang-Doppelkupplung, Frontantr.
Leistung 204 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 8,3 s; Vmax: 241 km/h
WLTP-Verbrauch 5,7 l D; 150 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.939/1.886/1.467 mm
Kofferraum 565–1.680 l; Zuladung: 545 kg

Grundpreis 43.950 Euro
Teuerung 7.000/4.075
Gebundenes Kapital 33.032/33.520

| Festkosten in Euro/Jahr | |
|---|----------------------|
| Kapitalverzinsung | 2.775/2.816 |
| Abschreibung | 5.878/8.711 |
| Steuer | 300 |
| Haftpflicht (HP 16, R7) ¹⁾ | 807 |
| Vollkasko (VK 25/TK 23, R4) ¹⁾ | 1.320 |
| Unterstellung/Garage | 573 |
| Festkosten pro Jahr | 11.653/14.527 |
| Festkosten in ct/km | 58,3/36,3 |

| Variable Kosten in ct/km | |
|----------------------------------|------------------------|
| Kraftstoff | 7,1 |
| Reifen | 3,1 |
| Wartung und Reparatur | 13,5/7,6 |
| Summe variable Kosten | 23,7/17,8 |
| Gesamtkosten²⁾ | 82,0/54,1 ct/km |

Motor erfüllt Euro 6d-Temp Evap-ISC

BMW 5er Touring

520d Steptronic



Antrieb 1.995 cm³; 4 Zylinder; Achtgangautomatik, Heckantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,6 s; Vmax: 225 km/h
WLTP-Verbrauch 5,8 l D; 153 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.942/1.868/1.498 mm
Kofferraum 570–1.700 l; Zuladung: 645 kg

Grundpreis 44.412 Euro
Teuerung 7.073/4.118
Gebundenes Kapital 33.802/33.898

| Festkosten in Euro/Jahr | |
|---|----------------------|
| Kapitalverzinsung | 2.839/2.847 |
| Abschreibung | 5.786/8.814 |
| Steuer | 306 |
| Haftpflicht (HP 18, R7) ¹⁾ | 890 |
| Vollkasko (VK 28/TK 27, R4) ¹⁾ | 1.822 |
| Unterstellung/Garage | 573 |
| Festkosten pro Jahr | 12.217/15.253 |
| Festkosten in ct/km | 61,1/38,1 |

| Variable Kosten in ct/km | |
|----------------------------------|------------------------|
| Kraftstoff | 6,9 |
| Reifen | 3,1 |
| Wartung und Reparatur | 13,5/7,6 |
| Summe variable Kosten | 23,5/17,6 |
| Gesamtkosten²⁾ | 84,6/55,7 ct/km |

Motor erfüllt Euro 6d-Temp

Mercedes E-Klasse T-Modell

220 d



Antrieb 1.950 cm³; 4 Zylinder; Neungangautomatik, Heckantrieb
Leistung 194 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,7 s; Vmax: 235 km/h
WLTP-Verbrauch 5,8 l D; 152 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.933/1.852/1.475 mm
Kofferraum 640–1.820 l; Zuladung: 640 kg

Grundpreis 43.825 Euro
Teuerung 6.980/4.063
Gebundenes Kapital 32.685/32.921

| Festkosten in Euro/Jahr | |
|---|----------------------|
| Kapitalverzinsung | 2.746/2.765 |
| Abschreibung | 5.961/9.028 |
| Steuer | 304 |
| Haftpflicht (HP 17, R7) ¹⁾ | 845 |
| Vollkasko (VK 24/TK 26, R4) ¹⁾ | 1.193 |
| Unterstellung/Garage | 573 |
| Festkosten pro Jahr | 11.622/14.708 |
| Festkosten in ct/km | 58,1/36,7 |

| Variable Kosten in ct/km | |
|----------------------------------|------------------------|
| Kraftstoff | 7,0 |
| Reifen | 3,1 |
| Wartung und Reparatur | 13,6/7,7 |
| Summe variable Kosten | 23,7/17,8 |
| Gesamtkosten²⁾ | 81,8/54,5 ct/km |

Motor erfüllt Euro 6d-Temp

Volvo V90

D4 Geartronic



Antrieb 1.969 cm³; 4 Zylinder; Achtgangautomatik, Frontantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 8,5 s; Vmax: 220 km/h
WLTP-Verbrauch 5,6 l D; 147 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.936/1.879/1.475 mm
Kofferraum 560–1.526 l; Zuladung: 517 kg

Grundpreis 44.286 Euro
Teuerung 7.053/4.106
Gebundenes Kapital 33.315/33.759

| Festkosten in Euro/Jahr | |
|---|----------------------|
| Kapitalverzinsung | 2.798/2.836 |
| Abschreibung | 5.916/8.796 |
| Steuer | 294 |
| Haftpflicht (HP 16, R7) ¹⁾ | 807 |
| Vollkasko (VK 21/TK 26, R4) ¹⁾ | 972 |
| Unterstellung/Garage | 573 |
| Festkosten pro Jahr | 11.360/14.278 |
| Festkosten in ct/km | 56,8/35,7 |

| Variable Kosten in ct/km | |
|----------------------------------|------------------------|
| Kraftstoff | 7,6 |
| Reifen | 2,8 |
| Wartung und Reparatur | 13,6/7,7 |
| Summe variable Kosten | 24,0/18,1 |
| Gesamtkosten²⁾ | 80,8/53,8 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

Der A6 ist das jüngste Modell in diesem Vergleich – ein Vorteil, wenn man sein Auto nach drei oder fünf Jahren abstoßen will. Voraussichtlich am meisten Geld verbrennen die Käufer einer Mercedes E-Klasse.

| Modell | Preis inkl. Ausstattung | Wertverlust bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung | | Wertverlust bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung | |
|-----------------------------|-------------------------|---|--------|---|--------|
| | | Prozent | Wert | Prozent | Wert |
| Audi A6 Avant 40 TDI | 52.739 | 60,3 % | 31.800 | 56,9 % | 30.000 |
| BMW 520d Touring Steptronic | 53.294 | 66,4 % | 35.400 | 65,1 % | 34.700 |
| Mercedes E 220 d T-Modell | 52.590 | 71,8 % | 37.800 | 69,6 % | 36.600 |
| Volvo V90 D4 Geartronic | 53.143 | 68,7 % | 36.500 | 65,6 % | 34.850 |

Händlereinkaufswerte in Euro

SCHWACKE

Wartungs- und Verschleißkosten

Leider liegen Tec Alliance keine Daten des A6 vor. Von den direkten Konkurrenten setzt sich der Volvo V90 mit den günstigsten Inspektions- und Verschleißkosten an die Spitze.

| 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 |
| Audi A6 Avant 40 TDI | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ |
| BMW 520d Touring Steptronic | 1.617 | 2.296 | 3.913 | 1.576 | 1.878 | 3.454 |
| Mercedes E 220 d T-Modell | 2.088 | 1.891 | 3.979 | 1.671 | 1.553 | 3.224 |
| Volvo V90 D4 Geartronic | 1.513 | 1.804 | 3.317 | 1.265 | 1.391 | 2.656 |

Angaben in Euro; ¹⁾ Daten liegen nicht vor

TecAlliance



Komfortabler Gleiter

In Deutschland tun sich Importeure in der oberen Mittelklasse schwer. Jetzt probiert der Lexus ES 300h einen neuen Anlauf mit sparsamem Hybridantrieb und viel Platz.

von Immanuel Schneeberger

Bisher bemühten sich die Japaner um ein dynamisches Image, jetzt kommt der ES mit Vorderradantrieb und sparsamem, auf 180 km/h begrenztem Hybrid-Vierzylinder zu uns.

Dass das keine Verzichtserklärung sein muss, zeigt der Testwagen, der als F-Sport mit schärferer Optik auf unserem Redaktionsparkplatz steht. Zum markentypisch großen Kühlergrill kommen 19-Zoll-Räder und eine knallige blaue Außenlackierung. Das Ganze mit einer sehr komfortablen Inneneinrichtung. Die mit angenehm weichem Leder bezogenen Sitze etwa entlasten den Rücken auch auf langen Strecken hervorragend. Überhaupt, die Verarbeitung: Alles ist entweder mit Leder bezogen oder aus hochwertigem weichen Kunststoff, in jedem Fall aber akkurat eingebaut. Ein gestochen scharfes Display zeigt die Instrumente an, ein Metallring um den Tacho bringt etwas analoges Flair mit. Wählt man eine andere Anzeige, verschiebt er sich wie von Geisterhand.

Nur mit der Bedienung hapert es, denn die läuft über ein Touchpad, auf dem der Finger einen Mauszeiger aktiviert, der dann übers Menü auf dem Bildschirm flitzt, was extrem ab-

lenkt. Schade, denn auch die Sprachbedienung funktioniert nicht wirklich. Wenigstens bindet der ES Smartphones schnell ein, lädt sie induktiv und spielt die darauf gespeicherten Musikstücke in einer Klangqualität ab, dass es eine Freude ist.

Freilich kommt das während der Fahrt nur deshalb so gut zur Geltung, weil der ES ein sehr gut gedämmtes Auto ist. 218 PS Systemleistung bringen die große Limousine souverän voran. Das stufenlose Getriebe erlaubt völlig ruckfreies und sehr sparsames Fahren. Einzig die großen Räder sorgen bei kurzen Unebenheiten für Unruhe. Auf den Rücksitzen bekommt man davon recht wenig mit. Sie bieten viel Platz, lassen sich aber nicht umlegen. Dafür überzeugen die fairen Preise und die komplette Ausstattung. 

Lexus ES 300h F-Sport

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| Hubraum/Zylinder | 2.487 cm ³ /4 |
| Getriebe/Gänge | A/1 ¹⁾ |
| Leistung | 160 kW (218 PS) |
| Drehmoment | 221 Nm bei 3.600/min |
| 0–100 km/h | 8,9 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Testverbrauch | 5,7–7,0; Ø 6,1 l/s |
| firmenauto-Normrunde ²⁾ | 6,1 l/s |
| WLTP-Verbrauch/CO ₂ | 5,6 l/s/132 g |
| Effizienzklasse | A+ |
| Kofferraum/Zuladung | 454 l/470 kg |
| Preis | 47.899 Euro |
| Betriebskosten³⁾ | 85,6/54,4 ct/km |

Motor erfüllt Euro 6d-Temp Evap-ISC; ¹⁾ stufenlose Automatik; ²⁾ 200 km lang; ³⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate ► DEKRA



Fotos: Immanuel Schneeberger

Fein auflösende Displays, super Verarbeitung, weiche Materialien: Die Bedienung ist das einzige Rätsel im Innenraum des ES.

Jungbrunnen

Der **Nissan Qashqai** ist einer der meistverkauften SUV seiner Klasse in Europa. Wir sind ihn mit dem neuen Diesel gefahren.

von Immanuel Schneeberger

Nissan war mit dem Qashqai als Pionier unterwegs. Als die Japaner 2006 den kompakten Hochbeiner vorstellten, gab es quasi keine Konkurrenz. Der Qashqai traf voll den Trend – und der hält bis heute an. Inzwischen zählt die zweite Generation schon zu den dienstältesten Modellen im Konkurrenzumfeld. Vor zwei Jahren gab es ein Facelift, der Nachfolger ist in Entwicklung.

Da musste schon eine neue Schadstoffklasse kommen, damit Nissan noch mal Hand anlegt. So bekommt der Qashqai einen funkelnagelneuen Dieselmotor spendiert. Der 1,7-Liter-Vierzylinder macht dem 4,39 Meter kurzen Cross-over mit 150 PS ordentlich Beine, vor allem in der leichten Kombination mit Frontantrieb und Schaltgetriebe.

Haben sie erst das kleine Turboloch unterhalb von 1.500 Touren überwunden, schieben 340 Nm kräftig an. Dabei bleibt der nach Euro 6d-Temp saubere Motor sparsam, Werte um die sechs Liter sind kein Problem. Wer es über Land gemütlich angehen lässt, schafft problemlos Werte um die fünf Liter.

Nissan Qashqai

1.7 dCi N-Connecta

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| Hubraum/Zylinder | 1.749 cm ³ /4 |
| Getriebe/Gänge | S/6 |
| Leistung | 110 kW (150 PS) |
| Drehmoment | 340 Nm bei 1.750/min |
| 0–100 km/h | 9,5 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 190 km/h |
| Testverbrauch | 5,4–6,6; Ø 6,3 l/D |
| firmenauto-Normrunde ¹⁾ | 6,3 l/D |
| WLTP-Verbrauch/CO ₂ | 6,4 l/D/149 g |
| Effizienzklasse | B |
| Kofferraum/Zuladung | 430–1.598 l/495 kg |
| Preis | 26.739 Euro |
| Betriebskosten ²⁾ | 59,7/39,0 ct/km |

Motor erfüllt Euro 6d-Temp; ¹⁾ 200 km lang;

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



Auch die Laufkultur des Motors geht in Ordnung. In Verbindung mit der gut gegen Windgeräusche gedämmten Karosserie und der ordentlichen Federung empfiehlt er sich so als guter Begleiter für lange Strecken. Kurvige Landstraßen sind hingegen nicht das angestammte Terrain des Hochbeiners. Die leichtgängige Lenkung lässt etwas Präzision vermissen, und den Sitzen fehlt es an Seitenhalt.

Auch beim Infotainment gibt es Nachholbedarf. Zwar integriert das System Smartphones gut, aber der kleine Bildschirm macht es schwer, immer die richtige Schaltfläche zu treffen. Bei den Assistenzsystemen ist das Alter ebenso spürbar. So gibt es zwar Spur- und Abstandshalter, allerdings nur gegen Aufpreis in der teuren Tekna+-Ausstattung. Ein Notbremsassistent ist immerhin immer dabei.

Standard ist auch das für die kompakten Abmessungen üppige Raumangebot. Vorn wie hinten sitzen Passagiere mit ausreichend Bewegungsfreiheit, der Gepäckraum fasst zwischen 430 und 1.598 Litern. Am Ende dürfte neben der gelungenen neuen Motorisierung vor allem der vergleichsweise niedrige Listenpreis Dienstwagennutzern gefallen – und natürlich auch dem Fuhrparkleiter. 

Leicht verständliche Bedienung, die wegen kleiner Tasten auf dem Display manchmal schwerfällt. Gepäckraum und Innenabmessungen überzeugen.



Kostenvergleich Kompakte 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



Der VW Tiguan ist so etwas wie der Dauerbrenner unter den kompakten SUV. Volkswagen stellt mittlerweile ein Viertel der Firmenwagen im Segment.



Der Tiguan hält auch den BMW X1 auf Abstand. Da können sich die Bayern im Flottengeschäft strecken, wie sie wollen.

Die meistverkauften Firmenwagen der kompakten SUV (bis 4,60 m Länge)

| | Modell | Motorisierung | Marktanteil ¹⁾ |
|-------------|-------------------------|----------------------|---------------------------|
| 1 ⇨ | VW Tiguan | 2.0 TDI (150 PS) | 26,1 % |
| 2 ⇨ | BMW X1 | xDrive 20d | 9,2 % |
| 3 ⬆ | Seat Ateca | 1.6 TDI | 9,1 % |
| 4 ⬆ | Skoda Karoq | 2.0 TDI 4x4 (150 PS) | 8,4 % |
| 5 ⬆ | Audi Q3 | 35 TFSI | 5,2 % |
| 6 ⬆ | Volvo XC40 | D3 | 4,9 % |
| 7 ⬆ | Opel Grandland X | 1.2 DI-Turbo | 4,7 % |
| 8 ⬇ | Renault Kadjar | TCe 140 | 4,5 % |
| 9 ⬇ | Toyota CH-R | Hybrid | 4,1 % |
| 10 ⬇ | Peugeot 3008 | Blue HDi 180 | 3,2 % |

Zeitraum: Dezember 2018 bis Mai 2019; ¹⁾Marktanteil der Modellreihe **DATAFORCE**
 ⬆ verbessert ⬇ verschlechtert ⇨ gleich



Dafür tut sich etwas auf Platz drei: Der Seat Ateca fährt auf Erfolgskurs.

Das Feld der kompakten SUV wird kräftig durchgemischt. Dauerbrenner wie Nissan Qashqai oder Hyundai Tucson, bisher ganz weit oben in der Gunst der Fahrer von Firmenwagen, verschwinden aus den Top Ten der meistverkauften Modelle. Neue wie Opel Grandland und Volvo XC40 kommen hinzu. Und während bei den Minicars als Firmenwagen Benziner dominieren, fahren die meisten kompakten

SUV unverändert mit Dieselmotor. Das wird voraussichtlich auch beim Mercedes GLB so sein, der demnächst startet und mit bis zu sieben Sitzplätzen viel praktische Qualitäten mitbringt. Der BMW X1 hält mit einem Facelift dagegen, und Audis Q3 ist erst seit einem Jahr auf dem Markt. Der altgediente VW Tiguan bekommt noch dieses Jahr ein Facelift mit Mildhybrid-technik spendiert. **ra**

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 Seat Ateca 1.6 TDI | 1.094 | 1.176 | 2.270 | 1 Seat Ateca 1.6 TDI | 1.039 | 1.521 | 2.560 |
| 2 Volvo XC40 D3 | 1.271 | 1.084 | 2.355 | 2 Toyota CH-R 1.8 Hybrid | 1.078 | 1.518 | 2.596 |
| 3 Peugeot 3008 Blue HDi 180 | 1.280 | 1.203 | 2.483 | 3 Peugeot 3008 Blue HDi 180 | 1.087 | 1.535 | 2.622 |
| 4 Skoda Karoq 2.0 TDI SCR 4x4 | 1.366 | 1.190 | 2.556 | 4 Skoda Karoq 2.0 TDI SCR 4x4 | 1.174 | 1.534 | 2.708 |
| 5 Toyota CH-R 1.8 Hybrid | 1.393 | 1.175 | 2.568 | 5 Volvo XC40 D3 | 1.515 | 1.459 | 2.974 |
| 6 Opel Grandland X 1.2 DI-T. | 1.295 | 1.302 | 2.597 | 6 VW Tiguan 2.0 TDI SCR | 1.250 | 1.725 | 2.975 |
| 7 VW Tiguan 2.0 TDI SCR | 1.501 | 1.415 | 2.916 | 7 BMW X1 xDrive 20d | 1.024 | 2.120 | 3.144 |
| 8 BMW X1 xDrive 20d | 1.408 | 1.692 | 3.100 | 8 Opel Grandland X 1.2 DI-T. | 1.688 | 1.583 | 3.271 |
| 9 Audi Q3 35 TFSI | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | 9 Audi Q3 35 TFSI | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ |
| 10 Renault Kadjar TCe 140 | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | 10 Renault Kadjar TCe 140 | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ | k. A. ¹⁾ |

Angaben in Euro, ¹⁾ Keine Daten verfügbar

TecFilliance

Wertverlust

| | Preis inkl. Ausstattung | Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung | Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung |
|-------------------------------|-------------------------|---|---|
| 1 Skoda Karoq 2.0 TDI SCR 4x4 | 36.685 | 59% 21.450 | 56% 20.450 |
| 2 Seat Ateca 1.6 TDI | 24.500 | 59% 14.500 | 57% 14.050 |
| 3 Audi Q3 35 TFSI | 35.139 | 59% 20.700 | 59% 20.700 |
| 4 BMW X1 xDrive 20d | 40.269 | 61% 24.450 | 60% 24.350 |
| 5 VW Tiguan 2.0 TDI SCR | 37.639 | 63% 23.700 | 60% 22.650 |
| 6 Volvo XC40 D3 | 32.773 | 63% 20.550 | 61% 19.900 |
| 7 Toyota CH-R 1.8 Hybrid | 26.437 | 64% 16.900 | 62% 16.400 |
| 8 Peugeot 3008 Blue HDi 180 | 38.782 | 65% 25.300 | 63% 24.400 |
| 9 Renault Kadjar TCe 140 | 20.950 | 65% 13.550 | 65% 13.700 |
| 10 Opel Grandland X 1.2 DI-T. | 21.782 | 67% 14.550 | 66% 14.500 |

Angaben in Euro

SCHWACKE

Betriebskosten

| | Hubraum | Zylinder | Leistung | Verbrauch ¹⁾ | CO ₂ ¹⁾ | Preis | Betriebskosten |
|---------------------------------|-----------------------|----------|---------------|-------------------------|-------------------------------|-------------|-----------------|
| 1 Renault Kadjar TCe 140 | 1.333 cm ³ | 4 | 103 kW/140 PS | 6,2 l S/100 km | 145 g | 19.403 Euro | 43,6/36,1 ct/km |
| 2 Seat Ateca 1.6 TDI | 1.598 cm ³ | 4 | 85 kW/115 PS | 5,1 l D/100 km | 144 g | 20.966 Euro | 52,3/34,8 ct/km |
| 3 Opel Grandland X 1.2 DI-Turbo | 1.199 cm ³ | 3 | 96 kW/130 PS | 6,5 l S/100 km | 147 g | 20.756 Euro | 54,2/36,9 ct/km |
| 4 Toyota CH-R 1.8 Hybrid | 1.798 cm ³ | 4 | 90 kW/122 PS | 4,8 l S/100 km | 109 g | 23.773 Euro | 57,2/37,6 ct/km |
| 5 Skoda Karoq 2.0 TDI SCR 4x4 | 1.968 cm ³ | 4 | 110 kW/150 PS | 6,5 l D/100 km | 169 g | 28.269 Euro | 61,4/40,9 ct/km |
| 6 VW Tiguan 2.0 TDI SCR | 1.968 cm ³ | 4 | 110 kW/150 PS | 5,7 l D/100 km | 149 g | 29.042 Euro | 62,1/41,5 ct/km |
| 7 Audi Q3 35 TFSI | 1.498 cm ³ | 4 | 110 kW/150 PS | 6,9 l S/100 km | 156 g | 28.908 Euro | 62,4/42,4 ct/km |
| 8 Volvo XC40 D3 | 1.969 cm ³ | 4 | 110 kW/150 PS | 5,5 l D/100 km | 143 g | 29.370 Euro | 64,0/42,2 ct/km |
| 9 Peugeot 3008 Blue HDi 180 | 1.997 cm ³ | 4 | 130 kW/177 PS | 6,0 l D/100 km | 157 g | 32.605 Euro | 68,7/46,3 ct/km |
| 10 BMW X1 xDrive 20d | 1.995 cm ³ | 4 | 140 kW/190 PS | 5,6 l D/100 km | 148 g | 35.756 Euro | 70,7/46,5 ct/km |

Alle Modelle erfüllen Euro 6d-Temp, ¹⁾ WLTP

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

Die sparsamsten Diesel

-  **125 g CO₂¹⁾**
4,8 l D/100 km¹⁾
Nissan Qashqai 1.5 dCi; 115 PS; 19.664 Euro
-  **129 g CO₂**
4,9 l D/100 km
Renault Kadjar Blue dCi 115 EDC; 115 PS; 25.202 Euro
-  **130 g CO₂**
4,9 l D/100 km
Dacia Duster Blue dCi 95; 95 PS; 11.513 Euro
-  **132 g CO₂**
5,0 l D/100 km
Citroën C5 Aircross HDi 130²⁾; 130 PS; 25.454 Euro
-  **134 g CO₂**
5,1 l D/100 km
Peugeot 3008 Blue HDi 130²⁾; 131 PS; 28.025 Euro

Alle Werte nach WLTP; ¹⁾ kein WLTP-Wert verfügbar, deshalb NEFZ + 25%; ²⁾ Automatik

Die sparsamsten Benziner

-  **31 g CO₂**
1,3 l S/100 km
Kia Niro 1.6 GDI PIH; 141 PS; 28.563 Euro
-  **37 g CO₂**
1,6 l S/100 km
Opel Grandland X Hybrid4; 300 PS; 42.996 Euro
-  **109 g CO₂**
4,8 l S/100 km
Toyota CH-R Hybrid; 122 PS; 23.773 Euro
-  **142 g CO₂**
6,3 l S/100 km
Skoda Karoq 1.0 TSI; 115 PS; 18.899 Euro
-  **144 g CO₂**
6,4 l S/100 km
Citroën C5 Aircross Puretech 130; 130 PS; 19.571 Euro

Auch Rang 5: BMW X2 sDrive 18d mit 150 PS (Diesel), Peugeot 3008 Puretech 130 EAT8 mit 130 PS (Benziner)



Wo ist die Grenze?

Reifen zu früh zu tauschen, sei Quatsch, meinen die Ingenieure von Michelin. Sie plädieren dafür, Pneus so lange wie möglich zu fahren.

von Hanno Boblenz

Gigantische 128 Millionen neue Autoreifen ließen sich laut Michelin in Europa pro Jahr einsparen, wenn man sie bis 1,6 Millimeter herunterfahren würde. Doch die meisten Autofahrer und Flottenbetreiber wechseln bei rund drei Millimeter Restprofil und verschenken so in der Summe rund sieben Milliarden Euro. »Völlig unnötig«, meint Pierre Robert, der bei Michelin für die Testprogramme zuständig ist. »Wir wollen, dass Reifen bis ans gesetzliche Limit gefahren werden. Das ist gut für die Umwelt und schont die Budgets.«

Aber sind heruntergefahrne Pneus sicher? Schließlich wechseln viele Autofahrer früher, weil ihrer Meinung nach weniger stark verschlissene Reifen besser haften. Dazu testete Michelin diverse eigene und fremde Produkte, verglich Fahreigenschaften und Bremswege von neuen und abgefahrenen Reifen. Das Ergebnis überrascht: Ein gebrauchter Reifen haftet auf trockener Straßen besser als ein neuer. Außerdem verringert sich der Rollwiderstand mit beginnendem Verschleiß.

Kritisch kann dagegen das Fahrverhalten bei Nässe werden. Dazu testete Michelin 13 Reifen diverser Fabrikate. Alle trugen das Label A bis F für Nasshaftung, erfüllten also die für den Bremsweg auf nasser Straße gesetzlichen Mindestanforderungen. Und so kam der Audi A3 bei einer Vollbremsung aus 80 km/h mit jedem der Reifen irgendwo zwischen rund 27 und 38 Metern zum Stehen.

Beim gleichen Test mit abgefahrenen Reifen fielen die Unterschiede im Bremsweg viel höher aus. Zwischen dem besten und dem schlechtesten Reifen lagen fast 25 Meter. Mit manchen der Reifen surfte der Testwagen 30, 40 Meter weit ungebremst auf dem Wasserfilm, bevor das Gummi griff. Doch über die Qualität abgefahrner Reifen sagt das EU-Label nichts aus.

Michelin plädiert deshalb dafür, einen Standard festzulegen, den alle zugelassenen Reifen auch an der Verschleißgrenze erfüllen sollen. »Wir wollen



„Europas Konsumenten verschenken jährlich sieben Milliarden Euro, weil sie ihre Reifen zu früh wechseln.“

Pierre Robert
Leiter Versuchsreihen bei Michelin

keine qualitative Aussage, die mit Werten hinterlegt ist, sondern nur einen Minimumstandard«, präzisiert Robert. Der Kunde solle sichergehen, dass sein Auto auch mit abgefahrenen Reifen bei Regen noch einigermaßen Grip habe. »Das gäbe den Kunden die Gewissheit, ein bis ans Ende der Lebenszeit sicheres Produkt zu kaufen.«

Noch ist fraglich, ob alle Hersteller mitziehen. Schließlich werden manche Reifen so entwickelt, dass sie nur zu Beginn wirklich gut haften. Eine optimale Gummimischung darf sich jedoch nicht auf die oberen paar Millimeter der Lauffläche beschränken, sondern muss sich bis in den unteren Bereich fortsetzen.

Wussten Sie, dass ...

- Autofahrer in Deutschland zu 99 Prozent auf trockenen Straßen oder mit weniger als einem Millimeter Wasserfilm unterwegs sind?
- 71 Prozent aller Unfälle in Deutschland auf trockener Straße passieren?
- zwei Drittel der Unfälle im Stadtverkehr geschehen?
- bei 90 Prozent der Unfälle auf nasser Straße die Autos langsamer als 80 km/h fuhren?
- Aquaplaning nur für 0,15 Prozent aller tödlichen Unfälle verantwortlich ist?
- die Schneeflocke auf dem Reifen das einzige Symbol ist, hinter dem ein echter Test und damit eine qualitative Aussage über die Wintertauglichkeit steht?

Sprich: Oben weich für guten Grip und wenig Rollwiderstand, unten hart für wenig Verschleiß ist nicht zielführend. Und wenn die Rillen nicht tief genug eingeschnitten sind, kann der Reifen mit zunehmendem Verschleiß kaum noch Wasser verdrängen. Die Folge sind Aquaplaning oder sehr lange Bremswege.

Michelin hofft, dass die fürs Label zuständigen Organisationen bis 2024 die Mindestanforderungen für gebrauchte Reifen definieren. Wie aber soll das getestet werden? Woher sollen die abgefahrenen Pneus kommen? Bisher werden die Laufflächen neuer Reifen für die Tests auf 1,6 Millimeter abgefräst. Künstlich altern kann man den Reifen aber nicht. »Das Alter eines Reifens hat nur minimale Auswirkungen auf die Qualität«, sagt Robert. »Viel stärker wirken sich Gummimischung, Profiltiefe und Bauart aus.«

Doch Mindestanforderungen oder Durchschnittswerte werden auf lange Sicht nicht genügen. Fahren Autos irgendwann völlig autonom, sollte die Steuerelektronik den Bremsweg in jeder Situation kennen. Sie muss wissen, dass Reifen A bei Regen besser haftet als Reifen B und der Wagen damit ein paar km/h schneller fahren kann. Deshalb tüfteln die Ingenieure von Michelin an Sensoren, die permanent die Profiltiefe messen.

Solche Sensoren könnten Autofahrern bereits heute helfen, das meiste aus ihren Reifen herauszuholen und sie bis zum Ende zu fahren. Die Umwelt würde es danken: Die 128 Millionen eingesparten Reifen würden den CO₂-Ausstoß um 6,6 Millionen Tonnen verringern. 

Fünf Sterne für sichere Fir

Die Crashtests von Euro NCAP erleichtern es Flottenmanagern, sichere Firmenwagen für die Mitarbeiter zu finden. Die Standards ermöglichen Vergleiche.

von Peter Ilg

Audi wirbt damit und VW. Fiat nicht. Denn der Panda bekam bei den Crashtests 2018 nicht einmal einen von fünf Sternen. So schlecht schnitt kein anderes der 20 von Euro NCAP getesteten Fahrzeuge ab. Die übrigen Modelle dagegen schafften teils sogar fünf Sterne. Land Rover wurde zuletzt für den neuen Range Rover Evoque ausgezeichnet. »Das Thema Sicherheit ist unseren Kunden wichtig. Entsprechend sind fünf Sterne ein sehr gutes Verkaufsargument«, sagt Michael Küster, Leiter der Produktkommunikation Jaguar Land Rover.

Die Tests stellen auf vereinfachtem Weg die häufigsten Unfallszenarien aus der Praxis nach, die bei Insassen oder

anderen Verkehrsteilnehmern zu Verletzungen oder Tod führen können. Getestet werden die vier Bereiche Insassen Erwachsene, Insassen Kinder, verletzte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sowie Sicherheitsassistenten. Für die Bewertung des Insassenschutzes für Erwachsene werden beispielsweise Frontal-, Seitenaufprall- und Schleudertraumatests durchgeführt.

Frontalkollisionen sind die häufigste Ursache für Todesfälle und schwere Verletzungen. Ein typisches Szenario ist der direkte Zusammenprall zweier Fahrzeuge bei mittlerer Geschwindigkeit in einem Teil



Bei der Simulation des Frontalcrashes wird das Auto mit 64 km/h gegen eine verformbare Barriere gefahren.

menwagen

der Fahrzeugfront, also nicht über ihre gesamte Breite. Deshalb wird ein Fahrzeug auf einer Crashbahn mit 64 km/h und einer 40-prozentigen Überlappung gegen ein verformbares Hindernis gefahren, das ein entgegenkommendes Fahrzeug darstellt. Das simuliert einen Frontalaufprall von zwei Fahrzeugen, besetzt mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern. So wird die Fahrzeugstruktur getestet. Im Idealfall kollabiert die Knautschzone kontrolliert, während die Fahrgastzelle unverformt bleibt.

Zu den sichersten im Jahr 2018 getesteten Autos gehörte die Mercedes A-Klasse. Der auch in Fuhrparks beliebte Kompaktwagen erreichte 90 Prozent der möglichen Punkte. Bei Insassenschutz, Kindersicherheit und Fußgängerschutz

Manche Modelle schaffen die Bestnote nur mit Sicherheitspaket. Ohne reicht es nur für vier Sterne

schaffte er jeweils über 90, in der aktiven Sicherheit aber nur 75 Prozent. Serienmäßig ist die A-Klasse mit aktivem Notbremsassistenten und Spurhalter sowie Verkehrszeichenerkennung ausgerüstet.

Ab 2022 sollten übrigens alle Neuwagen verpflichtend mit einem automatischen Speedlimiter ausgestattet sein, hat eine Fachabteilung des Europäischen Parlaments vorgeschlagen. Diese Intelligent-Speed-Assistance-(ISA-)Systeme verbinden Verkehrszeichenerkennung, Tempomat sowie Tempobegrenzer.

Ein solches System gibt es für die A-Klasse als Sonderausstattung zum Preis von 505 Euro netto. Bei der aktiven Sicherheit und den Assistenzsystemen ist nach Meinung der NCAP-Tester aber mehr möglich, weshalb sie nur 9,8 von möglichen 13 Punkten in dieser Kategorie vergeben.

Viele Unternehmen wissen, dass ihre Mitarbeiter mit solchen Assistenten im Firmenwagen sicherer unterwegs sind. Manche Dienstwagenregelung schreibt sie sogar verbindlich vor. Euro NCAP nimmt deshalb auch ständig neue Assistenten in die Tests auf. Aktuell prüft die Organisation >

Drei Fragen an ...

Prof. Dr. Stefan Reindl, Direktor des Instituts für Automobilwirtschaft in Nürtingen-Geislingen

Sind die Sterne tatsächlich ein Hinweis auf sichere Autos, also eine Kaufempfehlung?

NCAP-Tests werden weltweit durchgeführt, teilweise mit unterschiedlichen Modi, Testanordnungen und -kriterien. Die Tests sind also weltweit nicht harmonisiert. Obwohl sie keine Rolle bei der Fahrzeugzulassung in den einzelnen Ländern spielen, werden die Testergebnisse viel beachtet. Insofern ist ein gutes Abschneiden beim Test sowohl als Auszeichnung für die Entwicklung sicherer Fahrzeuge, aber auch als Marketinginstrument für die Hersteller aufzufassen.

Sehen Sie NCAP als eine Art TÜV für die Hersteller, ob die ihre Hausaufgaben gemacht haben?

Ja, NCAP wird von Automobilherstellern tatsächlich ernst genommen. Sie übernehmen Prüfkriterien und Testanordnungen bereits bei der Entwicklung in interne Prüfverfahren und Qualitätssicherung. Allerdings müssen die Hersteller auch länderspezifische gesetzliche Vorschriften beachten. Die liegen häufig sogar unterhalb der Anforderungen von NCAP, denn die Organisation überarbeitet regelmäßig ihre Testkriterien, um neueren Entwicklungen bei der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit gerecht zu werden.



Macht NCAP Autos sicherer?

Da neue Technologien in die Testanforderungen einfließen, ist tatsächlich davon auszugehen, dass die ständig angepassten Anforderungen unsere Fahrzeuge sicherer machen. Die NCAP-Organisationen legen ihre Anforderungen offen und sind so recht transparent. Insofern sind die verliehenen Sterne zwar etwas plakativ, dennoch auch für Käufer nützlich, die auf einen hohen Sicherheitsstandard achten.

Euro NCAP – Gewinner und Verlierer 2018/2019

Bewertet werden Insassenschutz für Erwachsene und Kinder, Fußgänger- und Radfahrschutz sowie Assistenzsysteme. In der Summe kann ein Fahrzeug bis zu fünf Sterne bekommen.

fünf Systeme und empfiehlt sie damit quasi. Es sind ESP und Anschnallerinerung, Notbremsassistenten für höhere Geschwindigkeiten, Spurhalteassistenten und Geschwindigkeitsbegrenzer. Bei den Speedlimitern bewertet Euro NCAP deren verschiedene Funktionen: vom Informieren über die Geschwindigkeit und dem Warnen bei Überschreiten der eingestellten Höchstgeschwindigkeit bis zum aktiven Verhindern einer Geschwindigkeitsübertretung. Die meisten Punkte gibt es für die sichersten Systeme, in diesem Fall den aktiven Geschwindigkeitsbegrenzer. Im vergangenen Jahr wurden die Tests von NCAP für Geschwindigkeitsbegrenzer aktualisiert.

Marc-Oliver Prinzing, Vorsitzender des Bundesverbands Fuhrparkmanagement, hat allerdings noch keine Dienstwagenrichtlinie gesehen, welche die NCAP-Sterne als Kaufkriterium von Neuwagen erwähnt. »Ich will deshalb aber nicht ausschließen, dass die Auszeichnungen der Organisation bei Kaufentscheidungen für den gewerblichen Einsatz nicht doch eine Rolle spielen, weil stillschweigend die sichersten Fahrzeuge ausgewählt werden.« Grundsätzlich spiele Sicherheit bei Autos für den Fuhrpark eine große Rolle. »Das hat aber weniger mit den Herstellerfirmen zu tun als mit der Sicherheitsausstattung.« Denn die meisten Dienstwagenrichtlinien geben vor, welche Sicherheitsfeatures ein neuer Wagen haben muss. »Wenn ich mir anschau, welche Hersteller überwiegend in den Fuhrparks vertreten sind, muss man sich keine Sorgen um die Sicherheit machen, denn das sind in den allermeisten Fällen europäische Markenprodukte.«

| 5 Sterne | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|------|
| Modell |  |  |  |  | |
| Audi | e-Tron | 91 % | 85 % | 71 % | 76 % |
| | A6 | 93 % | 85 % | 81 % | 76 % |
| | Q3 | 95 % | 86 % | 76 % | 85 % |
| BMW | X5 | 89 % | 86 % | 75 % | 75 % |
| Citroën | C5 Aircross ¹⁾ | 89 % | 86 % | 67 % | 82 % |
| DS | 3 Crossback ¹⁾ | 96 % | 86 % | 64 % | 76 % |
| Ford | Focus | 85 % | 87 % | 72 % | 75 % |
| Honda | CR-V | 93 % | 83 % | 70 % | 76 % |
| | Nexo | 94 % | 87 % | 67 % | 80 % |
| Hyundai | Santa Fe | 94 % | 88 % | 67 % | 76 % |
| Jaguar | I-Pace | 91 % | 81 % | 73 % | 81 % |
| Kia | Ceed ¹⁾ | 88 % | 85 % | 68 % | 73 % |
| | ES | 91 % | 87 % | 90 % | 77 % |
| Lexus | UX | 96 % | 85 % | 81 % | 73 % |
| | 3 | 98 % | 87 % | 81 % | 73 % |
| Mazda | 6 | 95 % | 91 % | 66 % | 73 % |
| | A-Klasse | 96 % | 91 % | 92 % | 75 % |
| Mercedes | B-Klasse | 96 % | 90 % | 78 % | 75 % |
| | G-Klasse | 90 % | 83 % | 78 % | 72 % |
| | GLE | 91 % | 90 % | 78 % | 78 % |
| Nissan | Leaf | 93 % | 86 % | 71 % | 71 % |
| Peugeot | 508 | 96 % | 86 % | 71 % | 79 % |
| Range Rover | Evoque | 94 % | 87 % | 72 % | 73 % |
| Renault | Clio | 96 % | 89 % | 72 % | 75 % |
| Seat | Tarraco | 97 % | 84 % | 79 % | 79 % |
| Skoda | Scala | 97 % | 87 % | 81 % | 76 % |
| Tesla | Model 3 | 96 % | 86 % | 74 % | 94 % |
| | Corolla | 95 % | 84 % | 85 % | 77 % |
| Toyota | RAV 4 | 93 % | 87 % | 86 % | 77 % |
| | S/V60 | 96 % | 84 % | 74 % | 76 % |
| Volvo | XC40 | 97 % | 87 % | 71 % | 76 % |
| | T-Cross | 97 % | 86 % | 81 % | 80 % |
| VW | Touareg | 89 % | 86 % | 72 % | 81 % |
| 4 Sterne | | | | | |
| Modell |  |  |  |  | |
| Citroën | C5 Aircross | 87 % | 86 % | 58 % | 75 % |
| | Berlingo | 91 % | 81 % | 58 % | 68 % |
| DS | 3 Crossback | 87 % | 86 % | 54 % | 63 % |
| Ford | Tourneo Connect | 92 % | 79 % | 65 % | 75 % |
| Kia | Ceed | 88 % | 85 % | 52 % | 68 % |
| Opel | Combo | 91 % | 81 % | 58 % | 68 % |
| Peugeot | Rifter | 91 % | 81 % | 58 % | 68 % |
| 3 Sterne und schlechter | | | | | |

Suzuki Jimny (3 *); Jeep Wrangler (1 *); Fiat Panda (0 *)

¹⁾ Mit Sicherheitspaket

Quelle: Euro NCAP

Zu bestellen im Internet: www.eurotransport.de/betriebsstoffliste

Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und andere Betriebsstoffe



Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2019

Als *trans aktuell spezial* erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 25. Jahr mit einer Auflage von 40.000 Exemplaren. Die Pflichtlektüre der Profis in Autohaus und Fuhrpark wird von Herstellern und Händlern auch wegen der umfangreichen zweisprachigen Tabellen und kompetenten Fachartikel geschätzt. Neben der umfassenden Übersicht über Fette, Öle, Schmierstoffe, Kühlerschutzmittel usw. sind auch die Anforderungen, Adressen und Vertriebsstrukturen der Fahrzeughersteller sowie die neuesten ACEA-Vorschriften Bestandteil der *trans aktuell spezial*.

**Coupon bitte einsenden an: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Alexander Fischer · Handwerkstr. 15 · 70565 Stuttgart oder bestellen Sie Ihr Exemplar
gleich unter Fax: (07 11)-7 84 98-75, Internet: www.eurotransport.de/betriebsstoffliste**

Hiermit bestelle ich _____ Exempl. *trans aktuell spezial* 2019. Bitte gewünschte Anzahl eintragen.

Anschrift

Firma

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

E-Mail

Telefon

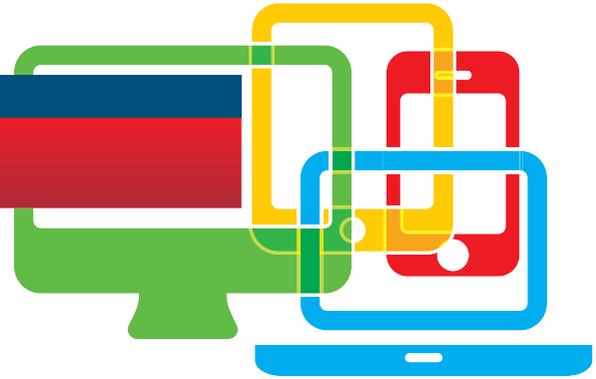
Preise

1 Exemplar je EUR 16,20 zzgl. Versand.
Die Lieferung erfolgt gegen Rechnung.

Datum  Unterschrift

Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angaben von Gründen in Textform widerrufen werden. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht.

Herstellung: Geschäftsbereich ETM corporate publishing, www.eurotransport.de, EuroTransportMedia, Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost. Belieferung durch: ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart; Geschäftsführer: Joachim John, Michael Staudenmaier, Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156



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 Zubehöraniern 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 Dünger/Sumita Brumbach (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Annett Boblenz, Guido Borck, Hans-Peter
Colditz, Kira Crome, Thilo Jörke (Dekra),
Wolf-Henning Hammer (Kanzlei Voigt),
Peter Ilg, Uwe Schmidt-Kasperek, Tobias
Pastoors, Axel Schäfer (Fuhrparkverband),
Anja Steinbuch

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

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Internet: Thorsten Gutmann (Leitung);
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Sekretariat, Leserservice:
Uta 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



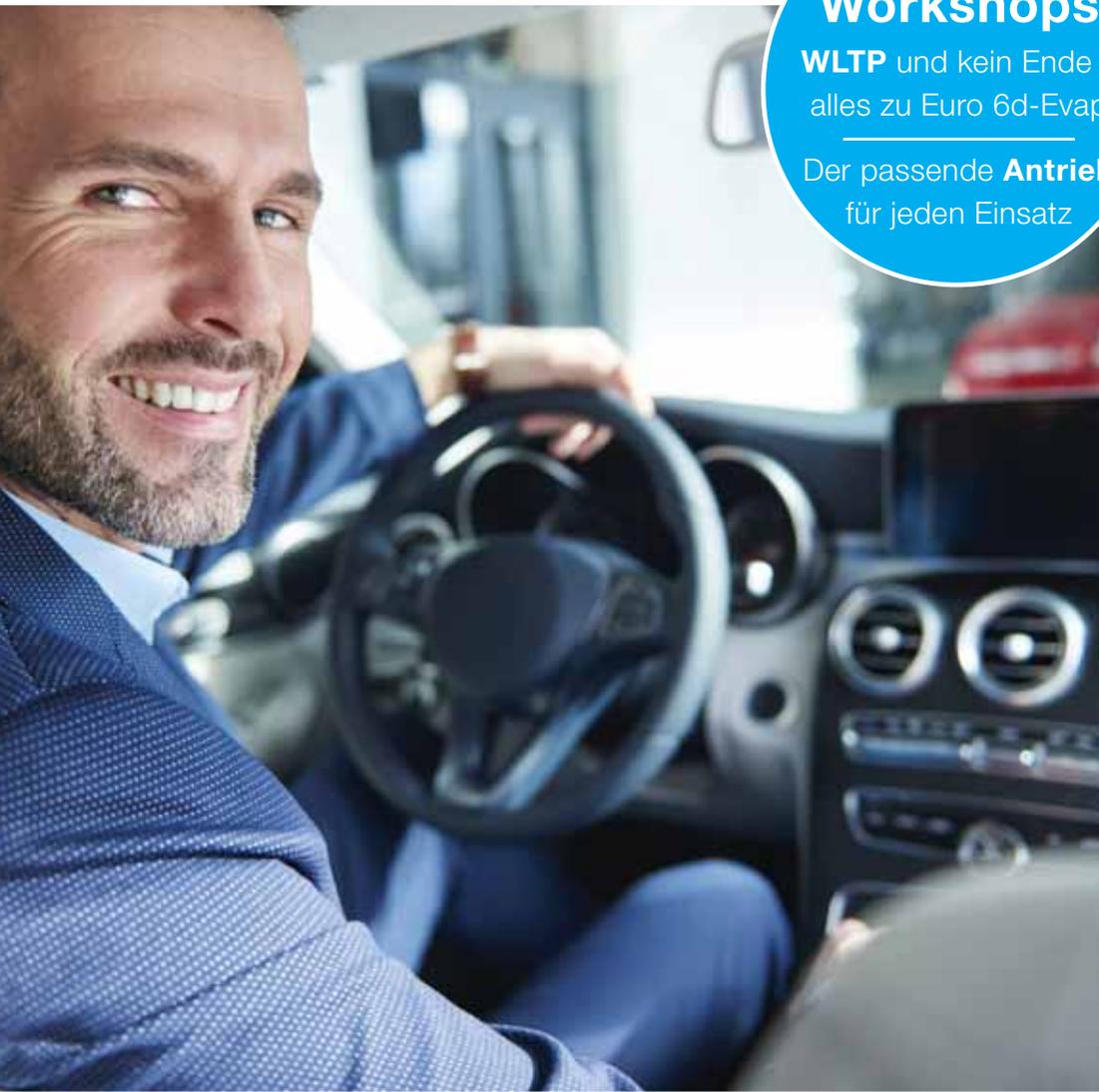
Exklusives **Fahrevent** für **Fuhrparkleiter**

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

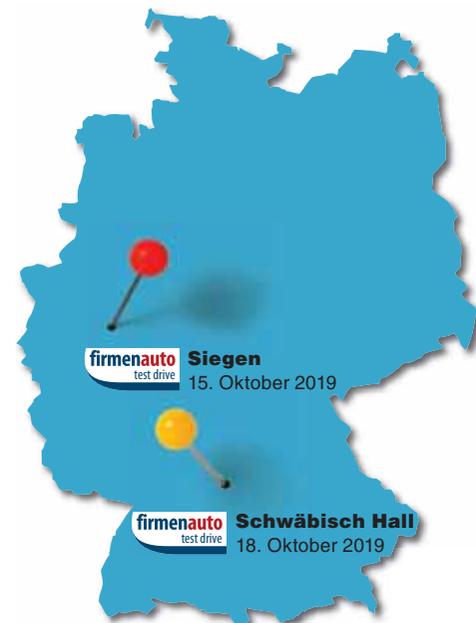
15. Oktober 2019 in Siegen

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



seat.de/business

Own the city.

Der neue
SEAT Tarraco.
Mit **Business Leasing Plus**
ab **209 € mtl.**²

Bis zu 7 Sitze³, 1.920 Liter Gepäckraumvolumen als 5-Sitzer und moderne Technologie für Sicherheit und Komfort – vom Virtual Cockpit über die Connectivity Box^{3,4} bis zu den Voll-LED-Scheinwerfern. Der neue SEAT Tarraco für Ihr Unternehmen. Own the city.

SEAT FOR BUSINESS.



SEAT CARE **Ab 9,99 € mtl.**⁵ sorgenfrei unterwegs mit Wartung & Verschleiß. Zuverlässige Mobilität zu gleichbleibend günstigen Raten.

Kraftstoffverbrauch SEAT Tarraco 1.5 TSI ACT, 110 kW (150 PS): innerorts 8,5, außerorts 5,6, kombiniert 6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 152 g/km. CO₂-Effizienzklasse: C. ¹Weitere Informationen zum Euro NCAP Test unter <https://www.euroncap.com/de/results/seat/tarraco/34836>. ²209,00 € (zzgl. MwSt.) mtl. Leasingrate für den SEAT Tarraco Style 1.5 TSI ACT, 110 kW (150 PS), auf Grundlage der UVP von 25.193,28 € bei 48 Monaten Laufzeit und jährlicher Laufleistung von bis zu 15.000 km. 0 € Sonderzahlung. Überführungskosten werden separat berechnet. Ein Angebot der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Dieses Angebot ist nur für gewerbliche Kunden mit Großkundenvertrag und nur bis zum 31.12.2019 gültig. Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag bei der SEAT Leasing. Die individuelle Höhe der Leasingrate kann abhängig von der Netto-UPe, Laufzeit und Laufleistung sowie vom Nachlass variieren. Bonität vorausgesetzt. ³Optional verfügbar. ⁴Informationen über kompatible Mobiltelefone erhalten Sie bei Ihrem SEAT Partner oder unter www.seat.de. ⁵Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag mit der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, 9,99 € (zzgl. MwSt.) mtl. Servicerate für die Dienstleistung Wartung & Verschleiß bei einer Gesamtlauflistung von bis zu 30.000 km für den SEAT Tarraco. Bei einer Gesamtlauflistung von bis zu 60.000 km beträgt die monatliche Rate 24,00 € (zzgl. MwSt.). Abweichende Staffelpreise bei höheren Gesamtlauflistungen. Dieses Angebot ist nur bis zum 31.12.2019 gültig und nur für gewerbliche Kunden mit und ohne Großkundenvertrag. Ausgenommen sind Taxi-/Mietwagenunternehmen und Fahrschulen. Abbildung zeigt Sonderausstattung.