

2030
-45 % CO₂

2035
-65 % CO₂

2040
-90 % CO₂

Reduzierung von klimaschädlichem Kohlendioxid

Fahrzeugbauer unter Druck

Das EU-Parlament stimmt für strenge CO₂-Vorgaben sowohl für Lkw als auch für Trailer. Die Branche fordert im Gegenzug den zügigen Aufbau einer Ladeinfrastruktur.

Kommentar

Schiene kein Allheilmittel

Nicht nur die neuen CO₂-Vorgaben bei Trailern belasten die Branche. Jetzt gilt es zu handeln, meint Redakteur Ralf Lanzinger.

Übergabe

Wechsel bei trans aktuell

Chefredakteur Matthias Rathmann wechselt in die Herausgeberrolle, Ilona Jüngst übernimmt die Chefredaktion.



Politik und Wirtschaft

Wenn der Trailer das Doppelte kostet

Der Fahrzeugbauer Krone warnt: Das CO₂-Ziel von 15 Prozent bringt die Branche in die Bredouille und den Kunden einen gewaltigen Kostenschub.

Zugeständnisse für den Klimaschutz

Die EU-Kommission will eine Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG zum Thema Maße und Gewichte. Lang-Lkw sollen künftig einfacher im grenzüberschreitenden Verkehr fahren.



Spedition und Logistik

Gemeinsam stark in Europa

System Alliance Europe ist seit Januar 2021 eine eingetragene Genossenschaft – die Vorstandsmitglieder Oliver Rüter und Tassilo Schneider ziehen Zwischenbilanz.

Schnell und flexibel reagieren

Fachkräftemangel, Nachhaltigkeit und Digitalisierung im Transport – wie die Elsen Gruppe mit diesen Herausforderungen umgeht.



Finanzierung, Miete, Kauf

Elektrisch und emissionsfrei unterwegs

Scania und Sennder gründen das Joint Venture Juna. Ein flexibles Pay-per-Use-Modell soll bei Transportunternehmen die Hürden in Sachen E-Mobilität senken.



Schwerpunkt Sicherheit

Unfallfrei durch Automatisierung

Sicherheits-Session beim 5. Dekra Zukunftskongress Nutzfahrzeuge: Wie automatisiertes Fahren, Riskmanagement mit Dashcams und digitales Parken Unfälle verhindern.



Fahrzeug und Technik

Iveco in neuem Gewand

Lkw-Hersteller Iveco hat eine Milliarde Euro in die Hand genommen, um sämtliche Produkte zu erneuern. Erstmals wird auch der neue Name des Heavy BEV verkündet.

And the winner is...

„Truck of the Year 2024“ ist der Volvo FH Electric, der damit als erster batterieelektrischer Lkw den prestigeträchtigen Titel gewinnt. Das sind die weiteren Preisträger.

trans aktuell
VORTEILSWELT
Exklusiv für unsere Leser

Impressum

Ihr Kontakt zu uns

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, norbert.blucke@etm.de

Fotos: Thomas Küppers, Volvo Trucks, Sennder, Elsen Gruppe, Iveco, Dekra Automobil

Fahrzeugbauer unter Druck

EU-Parlament stimmt für strenge CO₂-Vorgaben sowohl für Lkw als auch für Trailer – Branche fordert im Gegenzug zügigen Aufbau einer Ladeinfrastruktur



Der Straßenverkehr muss in den nächsten Jahren einen deutlich höheren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das EU-Parlament stimmte vorige Woche für strenge CO₂-Ziele für Lkw, Busse und Trailer. Die Fahrzeugindustrie hält die Vorgaben für unrealistisch, weil sie innerhalb der vorgesehenen Fristen technisch nicht darstellbar seien. In den nächsten Wochen beginnen die Trilog-Verhandlungen zwischen EU-Parlament, -Rat und -Kommission für eine abschließende Entscheidung.

Aktuell im Raum stehen nach dem Votum des Parlaments CO₂-Reduktionsziele von minus 45 Prozent ab 2030, von minus 65 Prozent ab 2035 und von minus 90 Prozent ab 2040. Die Vorgaben gelten für mittelschwere und schwere Lkw, darunter auch Spezialfahrzeuge wie Müll- und Kipper-Lkw, sowie für Busse. Auch Trailer werden in die CO₂-Regulierung einbezogen. Sie müssen bis 2030 eine CO₂-Reduktion von 15 Prozent realisieren. Die Ziele wurden mit großer Mehrheit angenommen: 445 Abgeordnete sprachen sich dafür aus, 152 dagegen, 30 enthielten sich. Wie bei der Abstimmung über Pkw und Transporter sprach sich das Parlament auch bei der Abstimmung über Nutzfahrzeuge dafür aus, künftig auch die Potenziale von E-Fuels beim Klimaschutz zu berücksichtigen. In der Vorlage der Kommission fanden diese strombasierten Kraftstoffe keine Erwähnung.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) knüpft an die Einhaltung der Vorgaben Bedingungen. „Damit die ehrgeizigen Ziele auch tatsächlich erreicht werden können, ist vor allem ein ausreichend dichtes Netz an Elektrolade- und Wasserstofftank-Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in Europa eine entscheidende Voraussetzung“, erklärte VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Das sei aktuell noch nicht einmal annähernd vorhanden. Explizit kritisiert sie die geplanten verschärften Anforderungen für Trailer. „Eine zweistellige CO₂-Reduktionsrate in Höhe von 15 Prozent ist technisch schlichtweg nicht realisierbar“, betont die VDA-Präsidentin. Die zahlreichen kleinen und mittelständischen Unternehmen im Anhängerbau wären ihrer Prognose nach davon hart betroffen.



„Eine zweistellige CO₂-Reduktionsrate in Höhe von 15 Prozent für Trailer ist technisch schlichtweg nicht realisierbar“

VDA-PRÄSIDENTIN
HILDEGARD MÜLLER

Ladeinfrastruktur mangelhaft

Wie der VDA kritisiert auch die International Road Transport Union (IRU), dass die CO₂-Ziele nicht Hand in Hand mit einem Hochlauf von entsprechender Tank- und Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge gehen. „Kurz- und mittelfristig gibt es keine Anzeichen dafür, dass die Infrastruktur für den groß angelegten Einsatz von Null-Emissions-Lkw in Städten und auf den wichtigsten Korridoren der EU bereit sein wird“, erklärt sie. Es gebe zudem weder einen EU-weiten Plan noch regionale Pläne für den notwendigen Ausbau des Stromnetzes.

Auch die IRU geht davon aus, dass die Fahrzeugindustrie sowie die Transport- und Logistikwirtschaft erheblich unter den Folgen der CO₂-Regulierung zu leiden haben werden. „Die EU-Institutionen scheinen darauf eingestellt zu sein, die Branche extrem unter Druck zu setzen, was keine großen Hoffnungen für die bevorstehenden weiteren Trilog-Verhandlungen lässt“, heißt es. Ernüchterung macht sich bei den IRU-Verantwortlichen auch mit Blick auf die ebenfalls in der Abstimmung befindliche Richtlinie zu Maßen und Gewichten breit: Der Verband stellt sich darauf ein, dass die Mitgliedstaaten die von der EU-Kommission vorgeschlagenen vier Tonnen zusätzliches Gesamtgewicht für Null-Emissions-Lkw kassieren werden. Der Bonus sei erforderlich, damit emissionsfreie Fahrzeuge wegen ihres höheren Eigengewichts vor allem durch die Batteriepakete genauso viel transportieren können wie konventionelle Lkw.

Wettbewerbsfähigkeit erhalten

Auch der Verband ACEA, die Dachorganisation der nationalen Fahrzeugverbände, sieht die Hersteller unter Druck und fordert entsprechende Rahmenbedingungen ein. „Sonst wird dies nicht nur den ökologischen Wandel unseres Sektors verlangsamen, sondern auch unsere globale Wettbewerbsfähigkeit gefährden“, erklärte ACEA-Generaldirektorin Sigrid de Vries. Die Hersteller investierten Milliarden in emissionsfreie Technologien für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge. Die Technologie sei verfügbar und die Serienproduktion laufe an. „Doch das Fehlen einer Tank- und Ladeinfrastruktur sowie das Fehlen wirksamer CO₂-Bepreisungssysteme und Anreize zum Umstieg auf Null-Emissions-Lkw stellen große Hindernisse für den Übergang dar.“

Um das erste Reduktionsziel – minus 45 Prozent bis 2030 – zu erreichen, müssten nach ACEA-Berechnungen bis dahin mehr als 400.000 emissionsfreie Lkw auf der Straße sein. Mindestens 50.000 öffentliche Ladestellen, darunter 35.000 Megawatt-Ladestationen, und 700 Wasserstofftankstellen mit einer Tageskapazität von zwei Tonnen seien darüber hinaus erforderlich.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: VDA, Karl-Heinz Augustin, Krone |
Montage: Monika Haug

400.000
emissionsfreie
Lkw

MÜSSEN LAUT
ACEA BIS 2030
AUF DER STRASSE
SEIN, UM
DAS CO₂-RE-
DUKTIONSZIEL
VON MINUS 45
PROZENT ZU
ERREICHEN

Schmitz Cargobull warnt
vor einer drastischen
CO₂-Regulierung für Trailer.
Das wären die Folgen

STARTSEITE

Kein Allheilmittel



Foto: Thomas Küppers

Da hat die Politik der Branche ein böses Geschenk unter den Weihnachtsbaum gelegt: Nachdem am 1. Dezember die erhöhte Lkw-Maut mit sattem Aufschlag in Kraft getreten ist, hat nun das EU-Parlament ein CO₂-Reduktionsziel von 15 Prozent für Trailer festgelegt. Nach einem sinnvollen Stufenplan für die ökologische Transformation von Transport und Logistik sieht das nicht aus. Im Gegenteil: Nachdem die höhere CO₂-Maut die Transportkosten schon massiv in die Höhe treibt, verstärkt das neuerliche CO₂-Reduktionsziel bei Trailern diesen Trend zusätzlich. Es ist ganz klar, dass die Trailerherstellung eventuelle Strafzahlungen über kurz oder lang auf ihre Kundschaft umlegen (müssen). Damit landen die Mehrkosten letztlich beim Endkunden.

Sehenden Auges nimmt die Politik damit in Kauf, dass die Akzeptanz breiter Bevölkerungsschichten in Sachen Energiewende ins Rutschen gerät. Damit nicht genug: Es droht eine Überforderung der Branche. Nicht umsonst erklären die Aufliegerhersteller, selbst beim Ausreizen aller Potentiale ließen sich die Vorgaben nicht realisieren. Argumente wie diese sind sicher stichhaltig. Allerdings ist hier den politischen Entscheidungsträgern auch zuzugestehen, dass sie sich hier in einem veritablen Zielkonflikt befinden. Denn zur Wahrheit gehört auch: Ohne harte politische Vorgaben wären viele umweltschonende Innovationen niemals eingeführt worden. Man denke nur einmal an den Katalysator.

Das Kalkül hinter all den politischen Entscheidungen der vergangenen Wochen und Monate scheint klar. Die Güter sollen weg von der Straße, und das so schnell wie möglich. Das ist zwar legitim, aber doch auch ein Stück weit realitätsfern. Denn die Schiene ist kein Allheilmittel. Es fängt schon mit der Erwartungshaltung vieler Kunden an. Wer heute bestellt, möchte die Lieferung spätestens morgen haben. Ob das die Schiene jemals leisten kann, ist mindestens fraglich.

Was notwendig ist, ist ein abgestimmter Plan, um die Verkehrswende weiterzuentwickeln. Dazu gehört zunächst einmal eine Einigung darüber wer, ob Staat oder Unternehmen, und in welchem Umfang die Ladeinfrastruktur für die Elektrifizierung des Güterverkehrs aufbaut. Dabei ist auch zu klären, wer das am Ende bezahlt. Nach einem Meilenstein oder gar großen Wurf sieht es mit Blick auf die finanzpolitischen Verwerfungen bei der Ampel momentan nicht aus. So lange bleibt der Branche nur, weiter den Finger in die Wunde zu legen und weitere Effizienzen zu heben, um ihren ökologischen Fingerabdruck zu reduzieren.



Ralf Lanzinger
Redakteur



STARTSEITE

Wechsel bei trans aktuell

Ilona Jüngst neue Chefredakteurin, Matthias Rathmann wird Herausgeber



Symbolische Übergabe (von links):
ETM-Geschäftsführer Oliver Trost,
trans aktuell-Chefredakteurin Ilona Jüngst,
der künftige trans aktuell-Herausgeber
Matthias Rathmann und
ETM-Geschäftsführer Bert Brandenburg.

Wechsel in der Chefredaktion von trans aktuell: Die Fachzeitung für Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen, wird von Dezember 2023 an von Ilona Jüngst (50) geleitet. Die gelernte Redakteurin ist seit vielen Jahren für trans aktuell tätig. Schwerpunkte ihrer Arbeit sind Best-Practice-Themen aus Spedition und Logistik sowie die Koordination der trans aktuell-Symposien, die sie betreut und moderiert.

Mit Ilona Jüngst rückt erstmals eine Frau an die Spitze der trans aktuell-Redaktion. In der 32-jährigen Geschichte ist es erst der zweite Personalwechsel in der Chefredaktion. Ihre Vorgänger waren Werner Bicker (1992 bis 2008) und Matthias Rathmann (2009 bis 2023).

21 Jahre für ETM tätig

Nach fast 15-jähriger Tätigkeit als Chefredakteur stellt sich Matthias Rathmann neuen beruflichen Herausforderungen. Der 47-Jährige ist seit 21 Jahren für den ETM Verlag tätig, seit jeher für trans aktuell und seit 2009 als Chefredakteur. Zugleich hatte er zeitweise die Verantwortung für die Inhalte der Magazine lastauto omnibus, WERKSTATT aktuell und für das Portal eurotransport.de, das monatlich zwischen einer halben und einer Million Zugriffe zählt.

Matthias Rathmann hat auch frühzeitig die Weichen für die digitale Zukunft der trans aktuell gestellt – hier durch die Umsetzung einer vollwertigen trans aktuell-Digitalausgabe, die einen hohen Anspruch seitens der Leserinnen und Leser erfährt. Die für eine komfortable Lektüre am digitalen Endgerät optimierte Ausgabe erscheint seit 2023 insgesamt 24 Mal im Jahr, gedruckt werden noch zwölf Ausgaben pro Jahr. Der gelernte Redakteur war als Mitglied der ETM-Geschäftsleitung auch in Planung und Strategie des Stuttgarter Fachverlags eingebunden.

Neue Rolle als Herausgeber

Rathmann wird nach dem Wechsel in der Chefredaktion die Rolle des Herausgebers der trans aktuell übernehmen. Zu seinen Aufgaben gehört die Netzwerkpflege und hier insbesondere zu den Speditions- und Logistikverbänden und zum eurotransport VIP-Club. Weiterhin ist Matthias Rathmann in die Planung und Durchführung der trans aktuell Symposien und in den DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge eingebunden, der 2025 zum sechsten Mal stattfinden wird. Er bleibt durch seine neuen Tätigkeiten außerhalb von ETM auch der Logistikbranche erhalten.

„Wir bedanken uns sehr herzlich bei Matthias Rathmann für die lange, intensive und von Vertrauen und hohem Respekt geprägte Zusammenarbeit“, sagt ETM-Geschäftsführer Oliver Trost. Rathmann habe die trans aktuell durch eine konsequente Ausrichtung auf Nutzwert und Mittelstand auf ein neues Level gehoben und sie fest in der Transport- und Logistikbranche verankert.

„Ein besonderer und bleibender Verdienst ist die sehr erfolgreiche Etablierung der trans aktuell-Symposien, die Matthias Rathmann 2007 aus der Taufe gehoben hat“, ergänzt Bert Brandenburg, ETM-Geschäftsführer. Diese regionalen Symposien erreichen regelmäßig bis zu 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und zeichnen sich durch ihren hohen Praxisbezug aus.

Medienprofi Rathmann freut sich auf die weitere Zusammenarbeit mit dem ETM Verlag in neuer Funktion und wünscht seiner Nachfolgerin Ilona Jüngst viel Freude und Erfolg für die herausfordernde, aber immer spannende Tätigkeit an der Redaktionsspitze. „Mein Dank gilt dem gesamten Verlag, der Redaktion, den Lesern und Anzeigenkunden sowie den beiden Geschäftsführern. Die trans aktuell hat mich und meine Arbeit geprägt und mein Leben bereichert.“

Text: Matthias Rathmann | Foto: Werner Popp

15 Jahre

LANG WAR
MATTHIAS
RATHMANN
TRANS AKTUELL-
CHEFREDAKTEUR



STARTSEITE

Wenn der Trailer das Doppelte kostet

Fahrzeugbauer Krone warnt: CO₂-Ziel von 15 Prozent bringt Branche in die Bredouille und Kunden einen gewaltigen Kostenschub



Das Votum des EU-Parlaments zu CO₂-Grenzwerten auch für Trailer könnte gravierende Folgen für Fahrzeugbauer und ihre Kunden haben. Sowohl der Verband der Automobilindustrie (VDA) als auch Trailerhersteller schlagen Alarm. Sie kritisieren, dass die EU-Politiker ohne Rücksicht auf Verluste versuchen, den Straßentransport zu verteuern.

Mit dem geforderten CO₂-Reduktionsziel von 15 Prozent bis 2030 schössen die EU-Kommission und das EU-Parlament, das diesen Werten nun zugestimmt hat, deutlich übers Ziel hinaus, erklären die Aufliegerhersteller. Selbst beim Ausreizen aller Potenziale – etwa durch eine bessere Aerodynamik, Leichtlaufreifen oder Gewichtseinsparungen – ließen sich diese Vorgaben nicht realisieren. „Das Votum des EU-Parlaments ist eine herbe Enttäuschung für die komplette Fahrzeugindustrie der EU“, betont Alfons B. Veer, Technik-Geschäftsführer (CTO) des Trailerherstellers Krone aus Werlte, gegenüber trans aktuell.

Bedeutet für die Hersteller: Können sie die CO₂-Ziele nicht erfüllen, drohen ihnen drastische Strafzahlungen. Pro Fahrzeug und Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer wären es 4.250 Euro. „Das sind exorbitant hohe Bußgelder“, erklärt Veer. Sein Eindruck: „Der Politik geht es um eine deutliche Bestrafung des Straßengüterverkehrs.“ Mehrere Trailerhersteller haben bereits deutlich gemacht, dass sie in existenzielle Nöte kommen, wenn sie diese Bußgelder zahlen müssten. Laut einer VDA-Prognose wären allein die deutschen Hersteller mit zwei Milliarden Euro im Jahr konfrontiert.

Tragen muss die Zusatzkosten also der Markt. Sprich: die Kundschaft. Die Mehrkosten je Trailer könnten laut einer Krone-Kalkulation bei rund 28.700 Euro liegen (siehe Tabelle). Die EU-Regulatorik würde den Trailerpreis ab 2030 also grob verdoppeln. In diesem Fall würde der Fahrzeugbauer aus dem Emsland auch mit deutlichen Marktverwerfungen rechnen – Transportunternehmer, die mit spitzem Bleistift rechnen, müssen sich diese Fahrzeuge erst mal leisten können. Käufe könnten zum Beispiel vorgezogen oder weit hinausgeschoben werden.



„Das Votum des EU-Parlaments ist eine herbe Enttäuschung für die komplette Fahrzeugindustrie der EU“

ALFONS B. VEER,
CTO BEIM FAHRZEUGWERK
KRONE



Die Krone-Verantwortlichen wollen sich dabei nicht ihrer Verantwortung entziehen. „Wir stehen nicht Green Deal und dem Klimaschutz und sind uns unserer Verantwortung bewusst“, erklärt Alfons B. Veer. Schon in der Vergangenheit habe Krone mit Volumenfahrzeugen – seien es Megatrailer oder Lang-Lkw – immer für eine höhere Effizienz im Transport gekämpft. Die Politik müsse diese Anstrengungen sehen und honorieren, nicht aber der Branche unerreichbare Ziele aufbürden, heißt es.

Kampflos hinnehmen wollen die Trailerhersteller diese Vorgaben aber nicht. Denn noch stehen Verhandlungen über die endgültigen Zielwerte im Trilog zwischen EU-Kommission, -Rat und -Parlament an. Damit sieht auch Krone noch eine kleine Chance, Einfluss zu nehmen. Der EU-Rat hatte eine CO₂-Minderung von 7,5 Prozent ins Spiel gebracht – daher hoffen die Krone-Vertreter, dass der Kompromiss vielleicht eher bei den 7,5 Prozent denn bei dem doppelten Wert liegt. In jedem Fall fordert Krone schnelle Klarheit und eine Entscheidung bis Februar ein. „Wir brauchen Gewissheit“, heißt es.

Trailer der Baureihe Profi Liner für den Kombinierten Verkehr: Die Fahrzeuge tragen zum Klimaschutz bei, weil der Hauptlauf auf der Schiene erfolgt. Einen Bonus im Simulationstool Vecto gibt es für diese Trailer trotzdem nicht.

Anzeige

Thankful #together

That's: Sharing the load.

F-Trucks sagt Danke!
F-MAX oder nicht: Diese Anzeige richtet sich an alle Lkw-Fahrer:innen, die das ganze Jahr über dafür sorgen, dass unsere Kühlschränke voll sind und wir alles haben, was wir benötigen. Vielen Dank für euren Einsatz und von Herzen eine schöne Adventszeit.

TRUCKS
Sharing the load

ford-trucks.de

Bei einem Wert von 7,5 Prozent müssten sich die Trailerhersteller schon mächtig ein Zeug legen – doch der VDA hatte signalisiert, dass das perspektivisch machbar wäre. Er hatte einen Zwei-Stufen-Plan vorgeschlagen, der eine Verbesserung von fünf Prozent bis 2030 und von 7,5 Prozent bis 2040 vorsieht. Durch Drehen an wirklich allen Effizienzschrauben hält der Verband langfristig gar eine Einsparung von 8,8 Prozent für möglich. In dem Fall müsste ein Trailer ordentlich Gewicht einsparen (zehn Prozent beziehungsweise 770 Kilogramm) sowie mit den besten Energy-Reifen und Aerodynamik-Paketen ausgerüstet werden.

Die möglichen Einsparungen beziehen sich dabei immer auf ein im Vecto-Simulationsprogramm der EU angenommenes Referenzfahrzeug. Ein Problem dabei ist, dass es dieses Referenzfahrzeug, auf das sich die Einsparziele beziehen, noch gar nicht gibt. „Wir müssen davon ausgehen, dass diese Referenz erst von Mitte 2025 bis Mitte 2026 ermittelt wird“, berichtet Krone-Mann Veer. „Insofern besteht ein zusätzliches Maß an Unsicherheit, weil wir die Werte dieses Referenzfahrzeugs noch nicht kennen.“

MÖGLICHE CO₂-EINSPARUNGEN AM TRAILER

CO ₂ -Wert	Flotten-Effekt*	Maßnahme	Mehrpreis
53,3 g/tkm	100 Prozent	Referenzfahrzeug	
-0,25 g/tkm	-0,5 %	Leichtbau	
-1,6 g/tkm	-3 %	Seiten- und Heckverkleidung	
-1,6 g/tkm	-3 %	Leichtlaufreifen	
-0,2 g/tkm	-0,4 %	Liftachse	
-0,25 g/tkm	-0,5 %	Radblenden	
+0,25 g/tkm	+0,5 %	Aerodynamik-Mehrgewicht	
49,65 g/tkm	-6,9 %	Summe aller Maßnahmen	ca. 10.000 Euro
Folgen der Ziel-Verfehlung			
	8,1 %	Strafzahlung für Differenz zum Zielwert von 45,3 g/tkm	18.700 Euro
		Mehrkosten je Trailer	ca. 28.700 Euro

*) Für den Flotteneffekt wurde berücksichtigt, dass maximale Potenziale nicht bei jedem Trailer und Einsatzfall möglich sind.

Quelle: Krone-Berechnungen

Ebenfalls gibt Krone zu bedenken, dass es diese Einsparungen nicht zum Nulltarif gibt. „Man kann einen Trailer nicht mal ohne Weiteres um zehn Prozent leichter machen“, sagt Veer. Außerdem sieht sich der Diplom-Wirtschaftsingenieur mit jeder Menge Zielkonflikte konfrontiert. Nicht für jeden Trailer ist abspecken sinnvoll: Volumenaufleger seien 300 bis 400 Kilogramm schwerer als der Standard, ebenso KV-fähige Trailer. Doch sie leisten ja bereits einen Beitrag zum Klimaschutz, weil sie Ware bündeln beziehungsweise auf der Schiene befördern. „Ganz zu schweigen davon, dass der Lang-Lkw in der CO₂-Gesetzgebung überhaupt nicht berücksichtigt ist, auch nicht der 15-Meter-Trailer als der kleinste Vertreter davon.“

Ebenso ist zu bedenken: Jeder Eingriff ins Gewicht ist mit Einschränkungen im Einsatz verbunden. „Wir haben mit dem Profi Liner einen Standard-Auflieger, der sich für eine Vielzahl an Anwendungsfälle eignet“, sagt der CTO bei Krone. „Er kann bei Vermietern ebenso eingesetzt werden wie er schwere Teilladungen ohne gleichmäßige Gewichtsverteilung schultern kann“, sagt der 46-Jährige, der seit 20 Jahren bei Krone beschäftigt ist. Ein maximal gewichtsoptimierter Trailer verliert diese Vielseitigkeit.

Einen Zielkonflikt gibt es auch bei der Aerodynamik: Muss das Fahrzeug weniger gegen den Luftwiderstand ankämpfen, spart es Energie. Doch eine verbesserte Aerodynamik muss erst mit zusätzlichem Gewicht erkauft werden. „Wir reden von etwa 250 Kilogramm Mehrgewicht“, sagt Veer. Die Effizienzmaßnahme rechne sich trotzdem, im Einzelfall seien bis zu vier Prozent an CO₂-Einsparungen drin, sagt er. Krone setzt hier vor allem auf Seiten- und Radverkleidungen sowie auf Leiteinrichtungen am Heck.

Das mit Abstand größte Einsparpotenzial aber messen die Krone-Experten den Reifen bei. Der aktuelle Vecto-Referenzreifen hat einen Rollwiderstandskoeffizienten von 5,5 Kilogramm pro Tonne, einen Wert von 3,8 halten die Krone-Experten perspektivisch für realisierbar. Doch auch hier liegen Freud und Leid eng beieinander, schränken Reifen mit einem sehr niedrigen Rollwiderstand doch auch die Einsatzmöglichkeiten ein. Der Preis dafür sind ein erhöhter Verschleiß im Verteilerverkehr und eine eingeschränkte Tauglichkeit im Winter.



Liftachsen sind ein handfester Beitrag, um Kraftstoff zu sparen und damit den CO₂-Ausstoß zu drosseln. Flottenbetreiber reduzieren damit auch noch Verschleiß und Wartungsaufwand.

Volumenfahrzeug auf Tour: Lang-Lkw wie dieser vom Typ 1 bündeln Verkehre, doch auch der Beitrag dieser Fahrzeuggattung bleibt von der CO₂-Regulierung unberücksichtigt.



Es gibt also nicht den einen Hebel, der zum CO₂-Ziel führt, vielmehr müssen Trailerhersteller hier die komplette Klaviatur aller Maßnahmen spielen. „Wir werden alles zusammenkratzen, was wir an Potenzial haben“, sagt Ingenieur Alfons B. Veer. „Hierzu ist uns, ähnlich wie bei den Antrieben in der Zugmaschine, eine Technologieoffenheit wichtig.“ Krone setzt sich daher vermehrt in vertrauensvollen Partnerschaften mit zum Teil jungen Unternehmen dafür ein, neue Technologien im Trailer in den Markt zu bringen – dazu zählen für Krone auch E-Trailer.

Entsprechende Hoffnungen richten sich auf die mit dem Start-up Trailer Dynamics entwickelten Auflieger mit elektrifizierter Antriebsachse, die beide Partner auf den Markt bringen wollen. Trailer mit E-Antriebsachse werden von der EU als Null-Emissions-Fahrzeuge klassifiziert und erhalten bei der CO₂-Gesetzgebung – wie auch Elektro-Trucks – einen besonderen Bonus. Wie genau, ist derzeit noch nicht festgelegt. Darüber hinaus sind diese Fahrzeuge zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zulassungsfähig. Doch die Krone-Verantwortlichen sind fest davon überzeugt, dass sie auch mit diesem Produkt die Antriebswende unterstützen und zum Erreichen der CO₂-Ziele beitragen können.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Krone

STARTSEITE

Zugeständnisse für den Klimaschutz

Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG zum Thema Maße und Gewichte – EU-Kommission will neue Anreize für die Nutzung emissionsarmer Lastkraftwagen



Für den Klimaschutz: Lang-Lkw sollen künftig einfacher im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden können.

Mit dem Paket Fit for 55 will die Europäische Kommission erreichen, dass die EU die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent reduzieren kann. Um den Güterverkehr fit für mehr Nachhaltigkeit zu machen, sind eine ganze Reihe von Maßnahmen im Verkehrsbereich geplant, auch eine Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG zum Thema Maße und Gewichte.

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) hat schon im Sommer die Vorschläge der Kommission zur Änderung der Richtlinie über Maße und Gewichte begrüßt: „Damit bereitet die Kommission endlich den Weg für den internationalen Einsatz von längeren Fahrzeugeinheiten und erfüllt damit eine grundlegende Forderung des DSLVL. Der DSLVL setzt sich seit Jahren für einen länderübergreifenden Verkehr mit Lang-Lkw ein, damit diese ihre Ökoeffizienzvorteile auch grenzüberschreitend ausspielen können.“ Die geplanten Schritte stehen rechts im Kasten.

Ein Berichtsentwurf zu den geplanten Änderungen ist laut Markus Ferber, EVP-Abgeordneter im Europäischen Parlament (EP), inzwischen im Verkehrsausschuss angekommen. Ferber sieht die Pläne – etwa zusätzliches Gewicht für Fahrzeuge mit emissionsfreien Technologien – nach eigenen Angaben kritisch und für nicht praxisgemäß, wenn es etwa um das Thema Gewichtskontrolle geht. „Dann müssen die Beamten künftig erst einen Blick in die Fahrzeugpapiere werfen, um das erlaubte Gewicht zu sehen“, sagt der Europaabgeordnete. Sobald sich die Technologie entwickelt und emissionsfreie Antriebssysteme leichter werden, auch dank des Einsatzes aerodynamischer Luftleitvorrichtungen und Führerhäuser, sollen die saubereren Fahrzeuge laut Ferber im Vergleich zu konventionellen Lastkraftwagen von einer zusätzlichen Nutzlast profitieren.

Erleichterter Lang-Lkw-Einsatz

Auch das Thema Lang-Lkw steht im Fokus: So soll künftig der grenzüberschreitende Verkehr von überlangen Fahrzeugen zwischen benachbarten Mitgliedstaaten möglich sein, ohne dass ein bilaterales Abkommen erforderlich ist – und ohne die Beschränkung, dass nur eine Grenze überschritten wird.

Positives Beispiel seien hier Schweden und Finnland, wo der Verkehr bereits seit vielen Jahren gängige Praxis sei, aber eben mit bilateraler Vereinbarung. Auch zwischen Deutschland und den Niederlanden besteht eine solche Abmachung. „Die Kommission will das deutlich ausweiten und spricht sich für eine gegenseitige Anerkennung von Lang-Lkw aus. Das halte ich für begrüßenswert, dann müssten auch bundesweit nicht immer die Einzelgenehmigungen der Landratsämter angefragt werden“, sagt Ferber. Allerdings bestünde noch reichlich Diskussionsbedarf mit Nachbarländern wie Österreich, das etwa den Lang-Lkw aus Sorgen um das eigene Straßennetz ablehne.

GEPLANTE MASSNAHMEN

Vorschläge der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG:

- Geplant ist, den einfachen Einsatz längerer und schwererer Nutzfahrzeugkombinationen der europäischen Modulare Systeme (EMS, Lang-Lkw) im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu erlauben, wenn diese Fahrzeuge auf ihrem Territorium bereits zugelassen sind.
- EU-Staaten, die ein Maximalgewicht von 44 Tonnen als reguläres Gesamtgewicht erlauben, sollen den Einsatz dieser Fahrzeuge auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen diesen Staaten ermöglichen können – unbefristet für Null-Emissions-Fahrzeuge, bis 31. Dezember 2034 befristet für Diesel-Lkw.
- Die sogenannten Zero-Emission-Vehicle (ZEV) dürfen aufgrund des schwereren Antriebs zukünftig bis zu 44 Tonnen wiegen (aktuell 42 Tonnen), die höchstzulässige Achslast der Fahrzeuge soll von 11,5 auf 12,5 Tonnen angehoben werden.
- Für den Einsatz von ZEV im Vor- und Nachlauf zum intermodalen Verkehr soll das Maximalgewicht um vier Tonnen auf dann insgesamt 48 Tonnen steigen.
- Um bei den emissionsfreien Lkw mehr Platz für Batterien oder Brennstoffzellen einzuräumen, soll die maximale Fahrzeuglänge um 90 Zentimeter länger sein dürfen.
- Für Lkw für die Fertigfahrzeuglogistik wird die maximale Ladelänge auf 20,75 Meter vergrößert – maximaler Ladungsüberhang vorne wäre dann 50 Zentimeter, hinten 1,5 Meter über die hintere Begrenzung des Fahrzeugs, sofern die letzte Achse des beförderten Fahrzeugs auf der Anhängerstruktur ruht.

(Quelle: DSLVL)



Geplant: höheres Gesamtgewicht und mehr Achslast für Null-Emissions-Fahrzeuge.

Ferber setzt sich zudem nach eigenen Angaben für die Realisierung des Vorschlags ein, die Lang-Lkw-Version für den drei 20-Fuß-ISO-Container zu ermöglichen, um so das meiste aus den sogenannten europäischen modularen Konzepten herauszuholen.

Wie es weitergeht? Laut Ferber machen sich jetzt die Abgeordneten an Werk, Ferber etwa für die Abgeordneten, um entsprechende Änderungsanträge aufzusetzen. Dabei gehe es darum, Kompromisse zwischen dem Vorschlag und den Fraktionen zu erarbeiten, die später Grundlage der Abstimmung im Ausschuss sind. Frühestens im Februar 2024 werde der Ausschuss abstimmen, sagt Ferber: „Ich gehe nicht davon aus, dass der Beschluss und der Bericht des Berichterstatters noch vor der Europawahl 2024 im Juni zur Abstimmung in den Triolog gelangt.“

Unsicherheit in der Industrie

Laut Ferber ist das Thema Maße und Gewichte eingebettet in das Gesamt-Paket der EU-Kommission zum Thema Greening Freight – ebenso wie die Themen CO₂-Flottengrenzwerte und die Euro 7-Abgasnorm. „Ich habe Gespräche mit den Lkw-Herstellern geführt, die wissen nicht, was künftig gilt. Auch die Aufliegerhersteller sind wegen der CO₂-Ziele hoch nervös“, sagt der EVP-Abgeordnete.

Für die Branche soll Sicherheit geschaffen werden – „es sollte vor allem darum gehen, dass Güter transportiert werden, und nicht darum, das Thema Maße und Gewichte für andere Ziele zu missbrauchen“, sagt Ferber mit Verweis auf die EU-Pläne, im Rahmen der Richtlinie auch den Führerschein der Klasse B für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden (auch Wohnmobile) mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 4,25 Tonnen zuzulassen.

Auch der DSLVL, der die Vorschläge begrüßt, weil damit der Weg über die Grenzen hinweg frei würde für die überlangen Fahrzeuge, hat noch Wünsche: „Wir würden uns natürlich auch eine entsprechende Regelung für den überlangen Sattelaufleger wünschen. Wir und unsere Mitgliedsunternehmen warten fast stündlich auf die Verkündung der 12. Änderungsverordnung. Immerhin gibt es eine befristete Verlängerung für den Lang-Lkw Typ 1 bis Ende 2026. Das war wohl das Maximum, was der Bundesverkehrsminister mit dem Bundesumweltministerin aushandeln konnte. Für die Speditionen ist das natürlich im Hinblick auf weitere Investitionen in die überlangen Trailer absolut keine planbare Lösung“, sagt Ingo Hodea, Leiter Stückergut- und Systemlogistik sowie Straßenverkehrsrecht beim DSLVL, gegenüber trans aktuell.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Daimler Truck, Karl-Heinz Augustin

55 Prozent

WENIGER NETTO-TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN WILL DIE EU BIS 2030 ERREICHEN

STARTSEITE

Schnell und flexibel reagieren

Fachkräftemangel, Nachhaltigkeit und Digitalisierung im Transport – wie die Elsen Gruppe damit umgeht



Der Transport steht unter Druck, durch Konjunkturabkühlung und bevorstehender Mauterhöhung. Wie Unternehmen mit den Herausforderungen umgehen, zeigt die Elsen Unternehmensgruppe. Neben dem inzwischen großen Bereich Logistik ist der Transport weiterhin ein wichtiges Standbein innerhalb des Dienstleistungsportfolios.

„Vorteil der Transportlogistik bei Elsen ist, dass wir recht flexibel sind – wir haben kurze Entscheidungswege und können schnell und unkompliziert reagieren“, sagt Jan Thetard, Operations Director der Elsen Transportsparte. Er verantwortet die gesamten Transportdienstleistungen von Elsen auf deutscher und luxemburgischer Seite. Die Transportsparte ist dezentral aufgestellt und hat Büros in der Firmenzentrale in Wittlich, im brandenburgischen Thyrow und in Luxemburg.

Zu den Kunden zählen Zulieferer und Reifenhersteller aus dem Automotive-Bereich, aber auch aus der Getränkeindustrie, dem Lebensmittel Einzelhandel oder der Möbelindustrie – allein in Polen unterhält Elsen für dieses Kundensegment zwei Standorte, sagt Thetard gegenüber trans aktuell.



„Die Anpassung der Maut bedeutet eine deutliche Mehrbelastung für das Jahr 2024“

JAN THETARD,
OPERATIONS DIRECTOR
TRANSPORT,
ELSEN GRUPPE

Healthcare als Wachstumsbereich

Das Portfolio der Transportsparte umfasst auch die Sparte Healthcare Logistics, inzwischen ein Wachstumsbereich für den Dienstleister. Seit zwei Jahren übernimmt Elsen demnach für einen Dienstleister des Gesundheitsunternehmens Marienhaus in Koblenz und im Saarland die Versorgung von Kliniken: mit Verbrauchsmaterial, aber auch mit Sterilgut, das nach Gebrauch in den Krankenhäusern extern aufbereitet und von Elsen wieder retour gebracht wird – sieben Tage die Woche.

„Wir folgen den Kunden und setzen auf eine dezentrale Präsenz: kleine Hotspots, die wir flexibel bestücken können“, sagt Thetard. Eine kleinere Flotte ist etwa im Raum Nürnberg für Siemens aktiv, in Edenkoben in der Pfalz transportiert Elsen für einen Zulieferer Sendungen zu namhaften OEM.

Zwischen 55 und 60 eigene Fahrzeuge und rund 75 Fahrer beschäftigt Elsen in der Transportlogistik bundesweit und hat darüber hinaus auch feste Partner im Einsatz. „Und den klassischen Spotmarkt bespielen wir natürlich auch“, sagt Thetard, der bereits seit 20 Jahren in dem Familienunternehmen tätig ist – und eine klassische Branchenkarriere hingelegt hat: Ausbildung zum Speditionskaufmann, Studium zum Betriebswirt bei der DAV in Bremen, ein Jahr Auslandsaufenthalt in UK, weitere Stationen im operativen Bereich bis zur jetzigen Position.



Die aktuelle Abschwächung am Transportmarkt ist laut dem Profi eine Fortsetzung des Sommerlochs. Anders als in den Vorjahren hat sich der Markt kaum normalisiert, alle Kundensektoren sind demnach etwas nachgelassen. Eine Indiz sei etwa das Streichen von Wochenendschichten bei den Automobilherstellern. „In dem Fall hat die Auslastung im eigenen Fuhrpark für uns natürlich erste Priorität – das heißt weniger Überhänge für Charterunternehmen.“

Was bedeutet in diesem Umfeld die Erhöhung der Lkw-Maut zum 1. Dezember? „Die 83-prozentige Erhöhung ist eine große Herausforderung für die Transportunternehmen, und das kurz nach der letzten Mautanpassung Anfang 2022“, sagt der Transportexperte. Die Mautanpassung werde für die Sparte Transport von Elsen eine deutliche Mehrbelastung bedeuten.

Die Kunden, die bereits im Vorfeld auf die Erhöhung angesprochen wurden, hätten positiv reagiert. „Wir haben deutlich gemacht, dass dies eine fiskalische Anpassung ist, die wir als Logistikdienstleister nicht beeinflussen können.“ Das Weitergeben der Kosten sei alternativlos; allerdings sieht Thetard auch Bereiche, bei denen eine Vergütung nicht zu 100 Prozent möglich sei, Trampverkahre etwa. „Unsere Branche scheint der Prellbock der Gesellschaft zu sein – jetzt müssen wir als Straßentransporteur auch noch die Schiene finanzieren“, so sein persönlicher Eindruck. Investitionen in den Ausbau alternativer Antriebe würden definitiv mehr Sinn ergeben.

Und dabei gebe es schon genug Herausforderungen, etwa der Mangel an Fachkräften. Im gewerblichen Bereich sind laut Thetard aktuell wenig Lücken, aber im kaufmännischen Bereich gebe es erhebliche Nachwuchsprobleme. „Für Auszubildende und BA-Studenten nehmen die Bewerbungsgespräche immer mehr ab. Das stellt uns vor Herausforderungen, was die nächste Generation angeht.“ Daher setze Elsen auch darauf, Quereinsteigern den Umstieg zu ermöglichen, etwa Industriekaufleuten, die für die Dispo fit gemacht werden.



Für den Kunden Marienhaus Dienstleistungen unter kontrollierter Temperatur.

Auch den Blick ins Ausland wagt Elsen: Aus einer Vielzahl von Bewerbungen aus Marokko hat das Unternehmen bei Bewerbungsgesprächen über Skype drei für eine BKF-Ausbildung ausgewählt. Aktuell sind die jungen Männer, alle Anfang 20, gerade in ihrer ersten Station in der Werkstatt. Deutschkenntnisse sind vorhanden – vor ihrer Bewerbung mussten sie im Sprachtest ein B1-Niveau für ein Visum und für die Ausbildung nachweisen.

„Zum Teil haben sie bereits einen Lkw-Führerschein im Heimatland gemacht, hier aber müssen sie die Bausteine für den Führerschein wiederholen“. Alle drei wohnen in einer WG in Wittlich, die vom Unternehmen organisiert wurde – „bisher gibt es eine positive Resonanz“.

Zwei Volvo E-Trucks im Werksverkehr

Und die Nachhaltigkeit als Herausforderung? „Von einigen Kunden kommt hinsichtlich Dekarbonisierung erster Input“, sagt Thetard. Zwei E-Versionen des Volvo FH, gemietet über Greiving Truck & Trailer, werden ab Januar im Werksverkehr in einem neu bezogenen Außenlager für Siemens eingesetzt. Auch in den Tendern der Handelskunden werden entsprechende Anfragen für die Filialdistribution zwar häufiger, bleiben aber meistens noch vage.

Thetard gibt sich abwartend, auch was die Umstellung auf BEV- oder FCEV-Fahrzeuge angeht. Vielleicht auch wegen der Erfahrungen mit LNG. 2019 wurden demnach die ersten Fahrzeuge angeschafft, aktuell stehen 15 in der Flotte, seit Oktober wird überwiegend Bio-LNG getankt. „Aber die Mautbefreiung ist Geschichte, da haben wir also keine Vorteile mehr.“

Aktiv forciert Elsen hingegen die Digitalisierung: 2024 ist die Telematik dran, dann sollen statt festverbauter Systeme mobile Geräte wie Smartphone oder Tablet in der Transportlogistik einzusetzen, um den Be- und Entladeprozess papierlos zu gestalten. „Dadurch können wir die Administration der Einzelaufträge mit der bestehenden Mannschaftsstärke verbessern, auch sind wir aussagefähiger gegenüber den Kunden. Und der Ablieferbeleg (POD) steht schneller zur Verfügung, das erhöht den Zahlungsfluss und die Finanzkraft, da so eine tägliche Abrechnung gewährleistet werden kann.“ Jeder Schritt im Auftragsprozess ist danach sukzessive im Fokus – von der Auftragsannahme bis zu Buchhaltung und Mahnwesen. Alle Bereiche sollen durchleuchtet und so analysiert werden, wo und wie die Digitalisierung Sinn macht.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Elsen Gruppe

DAS UNTERNEHMEN

- Die Unternehmensgruppe Elsen hat europaweit rund 30 Standorte und beschäftigt mehr als 1.350 Mitarbeiter. 2022 betrug der Umsatz 100 Millionen Euro.
- Das operative Geschäft wird vom Standort Koblenz geleitet, während die Verwaltung ihren Sitz in Wittlich hat.
- Zum Geschäftsschwerpunkt gehören neben der Beratung auch Transport und Dienstleistungen in der Produktionslogistik, Qualitätsmanagement und Personallogistik, Qualitätsmanagement und organisatorische Dienstleistungen.

 **STARTSEITE**

Schneller elektrifizieren und dekarbonisieren

Scania und Sennder gründen Joint Venture Juna – Flexibles Pay-per-Use-Modell



Scania und die digitale Spedition Sennder haben das Joint Venture Juna gegründet. Erklärtes Ziel: die Straßenlogistik in Europa elektrifizieren. Das Joint Venture hat seinen Betrieb zunächst in Deutschland gestartet. Juna möchte die Technologie von Sennder mit Scantias Angebot an elektrischen Lkw in einem Pay-per-Use-Modell vereinen. Damit soll Transportunternehmen der Zugang zu E-Lkw mit garantierter Auslastung durch die Kunden von Sennder ermöglicht werden.

Zunächst sind E-Lkw der ersten Generation von Scania im Einsatz. Ab 2024 ist Juna im regionalen Güterverkehr mit dem neuen Elektro-Lkw von Scania unterwegs. Die durchschnittliche Reichweite liegt bei bis zu 350 Kilometern. Bei einer Batteriekapazität von 624 kWh soll in 60 Minuten per Schnellladung auf bis zu 80 Prozent der Reichweite möglich sein.

David Nothacker, CEO von Sennder, erklärt: „Wir freuen uns, mit Scania zusammenzuarbeiten. Angesichts der Tatsache, dass ein E-Lkw zwei- bis dreimal mehr kostet als ein Diesel-Lkw und dass 70 Prozent aller Lkw in Europa von kleinen Transportunternehmen mit weniger als zehn Lkw betrieben werden, wird die Kombination aus Junas Pay-per-Use-Angebot und der Kapazitätsauslastung von Sennder die Hindernisse für die Einführung von Elektro-Lkw effektiv abbauen.“

Die Gebühr beim Pay-per-Use-Modell richtet sich nach der Nutzung des Fahrzeugs über einen bestimmten Zeitraum. Derzeit wird nach gefahrenen Kilometern pro Monat abgerechnet. Hierbei ermittelt Juna den Nutzungsbedarf gemeinsam mit den Kunden und legt die Preise entsprechend fest. Diese nutzungsabhängige Gebühr hat außerdem den Nebeneffekt, dass der Kunde keine hohe Vorauszahlung für die Fahrzeuge zu leisten hat. Am Ende ihres Vertrags geben die Kunden den E-Lkw einfach zurück.



„Juna ist das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen zwei Unternehmen mit sich ergänzender Expertise“

GUSTAF SUNDELL,
EXECUTIVE VICE PRESIDENT
UND HEAD OF VENTURES
UND NEW BUSINESS BEI
SCANIA

Anzeige

E-POWER EINFACH MIETEN!

Wir elektrifizieren die Zukunft!

Individuelle Mietlösungen!
Mit unseren Elektro-Fahrzeugen
betreiben Sie flexibel.

Jetzt Angebot einholen!
0800 888 50 51 · info-central@tip-group.com
www.tip-group.com

Unabhängig davon bietet Juna den Zugang zur digitalen Plattform von Sennder und damit ein garantiertes Transportvolumen. Das Angebot von Juna umfasst zudem neben E-Fahrzeugen auch Reparatur-, Wartungs-, Versicherungs-, Digital- und Elektroservices. Mittels Datenanalyse optimiert Juna die Elektrifizierungsstrategien und findet Routen, die sich für den Einsatz von E-Fahrzeugen eignen.

Ein Pilotprogramm ist bereits angelaufen. Hier setzt ein Transportunternehmen in der Region Stuttgart einen Juna-E-Lkw mit erneuerbarer Energie bis zu zehnmal pro Woche für einen FMCG-Konzern und Sennder-Kunden ein. Mit dem Potenzial, allein für den ersten Lkw eine jährliche Reduktion von 93 Tonnen CO₂-Emissionen zu erreichen, ist geplant, den Umfang des Pilot-Programms im Jahr 2024 auf Langstreckenrouten und 100 E-Lkws auszuweiten. Der Pilot nutzt bestehende öffentliche Ladeinfrastruktur in Deutschland. Die pro Kilometer anfallenden Kosten sind den Angaben nach vergleichbar mit den derzeitigen Dieselposten. Bis 2030 plant Juna den Einsatz von 5.000 E-Lkw, um den Übergang zum nachhaltigen Transport zu beschleunigen.

Gustaf Sundell, Executive Vice President und Head of Ventures und New Business bei Scania, betont: „Juna ist das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen zwei Unternehmen mit sich ergänzender Expertise. Scania erforscht neue Lösungen, um Wege zu finden, heute und in Zukunft einen unverzichtbaren Mehrwert für unsere Kunden zu schaffen. Und wir sind stolz darauf, dass dieses Projekt mit Sennder Gestalt annimmt. Wir sind überzeugt, dass Juna eine wichtige Rolle bei dem Wandel zu einem nachhaltigen Transportsystem spielen wird.“

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Scania, Sennder, Juna



„Kombination aus Pay-per-Use-Angebot und Kapazitätsauslastung baut Hindernisse ab“

DAVID NOTHACKER,
CEO VON SENNDER

DIE UNTERNEHMEN

Juna

- Joint Venture zwischen Scania und Sennder Technologies
- Gegründet: 2023
- Hauptsitz: Berlin
- Leitung: Matteo Oberto (CEO Sennder), Thomas Ertel (CTO von Sennder), Johan Kjellner (COO von Scania), Andre Soderstjerna (CFO von Scania)
- Pay-per-use-Modell ermöglicht Zugang zu E-Lkw und garantierten Transportvolumen mithilfe der digitalen Plattform von Sennder

Sennder

- Digitale Straßenspedition mit Fokus auf Digitalisierung und Automatisierung sämtlicher Straßenlogistikprozesse
- Bietet Verladern Zugriff auf eine vernetzte Flotte
- Rund 1.000 Mitarbeiter
- Investoren wie Lakestar, HV Capital, Project A, Scania Growth Capital und Poste Italiane unterstützen Sennder
- Kooperation mit Scania und Siemens

Scania

- Produktion von Lkw, Bussen sowie Industrie- und Marinemotoren
- Umsatz (2022): rund 15,3 Milliarden Euro, davon entfielen mehr als 20 Prozent auf Serviceleistungen
- Weltweit etwa 57.000 Mitarbeiter in mehr als 100 Ländern
- Standorte: Schweden, Brasilien und Indien (Forschung und Entwicklung) sowie Europa, Lateinamerika und Asien (Produktion), regionale Produktionszentren in Afrika, Asien und Eurasien



STARTSEITE

Unfallfreie Fahrzeuge durch Automatisierung

Sicherheits-Session beim 5. Dekra Zukunftskongress Nutzfahrzeuge – wie automatisiertes Fahren, Riskmanagement und digitales Parken Unfälle verhindern



Angesichts der seit Jahren konstant steigenden Fahr- und Transportleistungen im Straßengüterverkehr in der EU und der gleichzeitig sinkenden Zahl an Getöteten und Verletzten vor allem bei Unfällen mit schweren Nutzfahrzeugen wird klar, dass sich die Verkehrssicherheit in diesem Bereich stark erhöht hat. Dessen ungeachtet gibt es nach wie vor Handlungsbedarf, denn noch immer ereignen sich immer wieder dramatische Unfälle. Erhebliches Potenzial liegt dabei in Fahrerassistenzsystemen, die sowohl die Sicherheit der Lkw-Insassen als auch die der anderen Verkehrsteilnehmer weiter verbessern können.

„Die Fahrzeugentwicklung hat in den vergangenen Jahrzehnten große Fortschritte gemacht“, unterstrich Dekra-Geschäftsführer Jann Fehlauer bei seiner Eröffnungsrede zum 5. Dekra Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin. Fahrerassistenzsysteme wie zum Beispiel der Spurhalteassistent oder der Notbremsassistent und viele andere könnten Menschenleben retten. Entscheidend komme es darauf an, dass sie in der Flotte möglichst weit verbreitet und manipulationssicher sind, das technisch Mögliche ausschöpfen sowie dauerhaft funktionieren. Vor der Zulassung und der Serienfertigung gelte es daher, die Systeme auf Herz und Nieren zu prüfen und zu evaluieren. Genau das geschieht unter anderem im Dekra Technology Center im brandenburgischen Klettwitz, wie Uwe Burckhardt, Leiter Test und Event am Dekra Lausitzring, in seinem Vortrag ausführte.



Sicherheit durch Fail-Operational-Systeme: Keynote von Dr. Huba Németh von Knorr-Bremse.



Einblicke in Testverfahren: Uwe Burckhardt, Leiter Test und Event am Dekra Lausitzring.

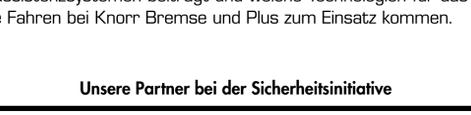
Citykurse für automatisches Fahren

Die Expertenorganisation hat am Lausitzring in den letzten Jahren auf einer Gesamtfläche von rund 550 Hektar das europaweit größte unabhängige Testgelände für automatisiertes und vernetztes Fahren geschaffen. Jüngster Meilenstein war Ende Juni 2023 die Einweihung spezieller Citykurse, um dort so realitätsnah wie möglich automatisierte Fahrfunktionen im städtischen Umfeld zu erproben. „Mithilfe hochmoderner Technik können wir Fahrzeuge in nahezu beliebig komplexe Situationen bringen, um ihre automatisierten Fahrfunktionen der maximalen Test-Herausforderung auszusetzen“, ging Burckhardt ins Detail.

trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Eine Aktion von

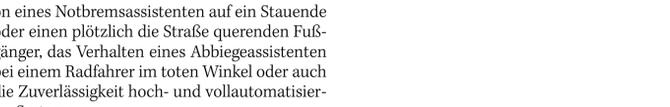


4. Teil der Serie

VERNETZT UND UNFALLFREI

Im vierten Teil unserer Serie zeigen wir, wie Dekra zur Verbesserung von Fahrerassistenzsystemen beiträgt und welche Technologien für das autonome Fahren bei Knorr-Bremse und Plus zum Einsatz kommen.

Unsere Partner bei der Sicherheitsinitiative



In sogenannten Schwarmtests sind dabei bis zu zwölf bewegte Objekte im Umfeld des Testfahrzeugs einsetzbar. Solche Objekte können unterschiedlichste andere Fahrzeuge wie auch Fußgänger darstellen und lassen sich zentimetergenau steuern. Damit sind nach Angaben des Dekra-Experten die gleichen Testabläufe immer wieder reproduzierbar, sodass Systeme und Funktionen unter jeweils gleichen Bedingungen getestet werden können. Also etwa die Reaktion eines Notbremsassistenten auf ein Stauende oder einen plötzlich die Straße querenden Fußgänger, das Verhalten eines Abbiegeassistenten bei einem Radfahrer im toten Winkel oder auch die Zuverlässigkeit hoch- und vollautomatisierter Systeme.



Ingo Scherhauser (2.v.l.) ist mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2023 ausgezeichnet worden. Der Leiter Active Safety bei Daimler Truck erhielt den Preis, der gemeinsam von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), von der Expertenorganisation DEKRA und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) seit 1990 jährlich vergeben wird. Die offizielle Preisverleihung fand im Rahmen des DEKRA Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge in Berlin statt.

„Ingo Scherhauser hat sich seit vielen Jahren um die Sicherheit von Nutzfahrzeugen verdient gemacht“, so EVU-Präsident Jörg Ahlgrimm (r.) in seiner Laudatio. „Der Notbremsassistent Active Brake Assist der 6. Generation mit 270°-Sensing, der unter seiner Verantwortung entwickelt wurde, ist das jüngste in einer ganzen Reihe von Sicherheitssystemen, deren Entwicklung und Markteinführung er mit seinem Team maßgeblich vorangetrieben hat. Darunter waren mehrere bahnbrechende Erfindungen und Weltneuheiten.“

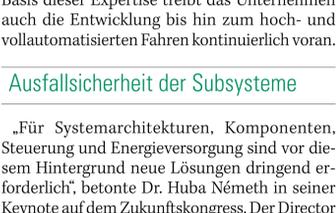
Dipl.-Ing. Ingo Scherhauser (53) studierte in den 1990er Jahren Technische Informatik und Nachrichtentechnik. Parallel dazu beschäftigte er sich als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsabteilung der damaligen Daimler-Benz AG mit Algorithmen rund um Fahrdynamik-Kenngrößen auf der Basis von Radarsensorsignalen. Seit knapp 20 Jahren verantwortet er den Bereich Active Safety bei der heutigen Daimler Truck AG. Zukunftsweisende Elektronik-Plattformen und Software-Lösungen waren Basis für Innovationen wie den Notbremsassistenten Active Brake Assist, den Abstandsregeltempomaten mit Stauassistent oder auch den neuen Frontgänger Assist, der beim Anfahren Fußgänger im toten Winkel vor dem Fahrzeug erkennen kann.

„Aktive Sicherheitssysteme, an deren Entwicklung Ingo Scherhauser seit mehr als zwei Jahrzehnten erfolgreich arbeitet, haben großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden und Leben zu retten“, so DVR-Präsidentin Christiane Leonard (2.v.r.). „Dass bei der Entwicklung dieser Systeme das Nutzfahrzeug oft Vorreiter war, ist keine Überraschung – angesichts der großen Massen der Fahrzeuge und der damit verbundenen schlimmen Auswirkungen im Fall eines Unfalls. Den Beitrag von Ingo Scherhauser zu den erreichten Fortschritten würdigen wir mit dem Europäischen Sicherheitspreis.“

Jann Fehlauer, Geschäftsführer der Dekra Automobil GmbH (l.), erklärte zu der Auszeichnung: „Der intelligente Notbremsassistent, der Unfälle am Stauende – etwa aufgrund von Ablenkung – verhindern kann, stellte bei seiner Einführung einen Meilenstein dar und wurde seitdem ständig weiterentwickelt. Inzwischen ist der Abbiegeassistent mit Bremsenriff hinzugekommen. So können moderne Assistenzsysteme heute auch schwere Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern verhindern helfen. Diese sind zwar vergleichsweise selten, haben aber oft verheerende Folgen. Die Verdienste von Ingo Scherhauser für die Verkehrssicherheit rund um schwere Lkw können kaum hoch genug eingeschätzt werden.“

Fahrerüberwachte Manöver

„Unsere Vision ist es, eine fahrerlose Zukunft zu ermöglichen“, sagte Bacher. Als Technologiebeispiel erwähnte er die KI-basierte Fahrerassistenzlösung „PlusDrive“. Die Software könne sicher und automatisch fahrerüberwachte Manöver durchführen – einschließlich Spurzentrierung, Einfahren, vom Fahrer initiierte oder vom System vorgeschlagene Spurwechsel, Stauassistent und „Nudging“. Letzteres ist im Bereich des automatisierten Fahrens der Fachbegriff für eine seitliche Bewegung innerhalb einer Fahrspur, um den Sicherheitsabstand bei der Vorbeifahrt an zum Beispiel stehenden oder parkenden Fahrzeugen zu erhöhen. Erst Mitte November 2023 haben die Drogeriemarktkette dm und das Logistikunternehmen den ersten hochautomatisierten, mit „PlusDrive“ ausgestatteten Lkw vom Iveco entgegengenommen. In der ersten Jahreshälfte 2024 soll der Truck auf der Straße getestet werden. Ziel des Tests ist es, die Technologie zu erproben und Daten aus dem realen Einsatz auf verschiedenen Straßen sowie unter unterschiedlichen Fahrbedingungen zu sammeln. Wie Bacher in Berlin verkündete, stellt „PlusDrive“ die Basis für das in der Entwicklung befindliche System „SuperDrive“ respektive das fahrerlose Fahren dar.



Erreichte deutliche Schadensenkung in der Flotte: Kathrin Hegger von Michel Logistik.

Durch die jahrzehntelange kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Bremssteuerung und Fahrerassistenzsysteme gehört auch Knorr-Bremse zu den führenden Systemanbietern im Bereich der Fahrdynamik bei Nutzfahrzeugen. So bietet das Unternehmen bereits heute verschiedenste Lösungen, die zum Beispiel gefährdete Verkehrsteilnehmer identifizieren und klassifizieren. Auf Basis dieser Expertise treibt das Unternehmen auch die Entwicklung bis hin zum hoch- und vollautomatisierten Fahren kontinuierlich voran.



Setzte Riskmanagement plus Dashcams ein: Ralph Feldbauer von Risk Guard.

Ausfallsicherheit der Subsysteme

„Für Systemarchitekturen, Komponenten, Steuerung und Energieversorgung sind vor diesem Hintergrund neue Lösungen dringend erforderlich“, betonte Dr. Huba Németh in seiner Keynote auf dem Zukunftskongress. Der Director Global Advanced Engineering bei Knorr-Bremse erinnerte dabei an den bereits auf der IAA Transportation 2022 vorgestellten modularen Ansatz an Fail-Operational- und sicherheitskritischen Systemen. Das Angebot erstreckt sich vom Minimal-Risk-Maneuver-Angebot, bei dem das Fahrzeug bei Ausfall des primären Bremssystems sicher zum Stehen gebracht wird, bis hin zum Mission-Complete-Angebot, bei dem das Fahrzeug trotz Fehler in einem sicherheitsrelevanten System sicher weiterfahren kann – inklusive Bremsen, Lenkung und Energieversorgung. „Dabei sorgen wegweisende und intelligente Redundanzkonzepte für die Ausfallsicherheit der Subsysteme“, sagte Németh.



Zeigte Vorteile des automatisierten Fahrens: Amadeus Bacher vom Systementwickler Plus.

Rechtzeitige Schadenprävention

Es besteht kein Zweifel, dass Fahrerassistenzsysteme dazu beitragen, Unfälle möglichst ganz zu vermeiden oder zumindest deren Folgen zu vermindern. In Sachen Schadenprävention darf nach Ansicht von Ralph Feldbauer, Chief-Riskmanager und geschäftsführender Gesellschafter der Risk Guard, ein effizientes Riskmanagement nicht fehlen. „Damit lassen sich enorme positive Synergien für alle Beteiligten realisieren“, sagte er. Eine nachhaltige Maßnahme in gewerblichen Flotten sei zum Beispiel der Einsatz von Dashcams, die es ermöglichen, über einen fundierten Coachingansatz prospektiv zu arbeiten anstatt erst nach eingetretenen Unfallschäden und bereits entstandenen Kosten tätig zu werden. Die Kameras könnten kritische Fahrsituationen aufzeichnen, die der Fahrertrainer hinterher für punktgenaue Coachings mit den betreffenden Fahrern nutzt. Vor dem Einsatz solcher Dashcams müsste im Unternehmen aber unbedingt deren Rechtskonformität sichergestellt worden sein.

Beste Erfahrungen hat damit der Logistikdienstleister Leopold Michel gemacht, wie Prokuristin Kathrin Hegger 2023 bestätigte. „Da uns die Versicherung im Jahr 2020 massive Beitragsanpassungen angedroht hat, mussten wir unsere Schadenquote dringend reduzieren“, berichtete Hegger. Hierfür sei es zunächst einmal erforderlich gewesen, die Mitarbeitenden auf allen Ebenen im Unternehmen für die Bedeutung des Themas Sicherheit noch mehr zu sensibilisieren. Als externer Coach wurde seinerzeit Ralph Feldbauer an Bord genommen, der für das Logistikunternehmen ein umfangreiches Maßnahmenpaket geschnürt hat. Ein Bestandteil war unter anderem die Ausstattung der Fahrzeuge mit Dashcams.

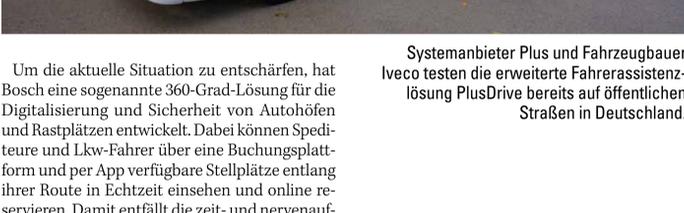
Die Bilanz kann sich sehen lassen: Nach dem Start der Riskmanagement-Aktivitäten im Jahr 2021 konnte die Versicherung von Michel Logistik nach den ersten zwölf Monaten einen Schadenrückgang um 53 Prozent verzeichnen. 2022 ging die Zahl der Schäden dann nochmals um weitere 31 Prozent nach unten.



Will Parkplatznot angehen: Dr. Jan-Philipp Weers von Bosch Service Solutions.

Digitales Parken

Rund um das Thema Sicherheit wurde beim 5. Dekra Zukunftskongress Nutzfahrzeuge noch ein ganz anderer Aspekt beleuchtet: die Optimierung der Parkierungsmöglichkeiten auf Autohöfen, Rastplätzen und Firmenarealen, wie sie die Bosch Sicherheitssysteme im Rahmen ihres „Secure Truck Parking“ bietet. Hintergrund: Wie Dr. Jan-Philipp Weers, Direktor Bosch Secure Truck Parking, erläuterte, fehlen Schätzungen zufolge allein in Deutschland rund 40.000 Lkw-Parkplätze. „Oft müssen die Trucker mehrere Parkplätze aufahren oder parken ungesichert neben der Autobahn“, sagte Weers. Die Folge: Es passieren Unfälle, häufig komme es auch zu Frachtdiebstählen. Seinen Angaben zufolge werde sich die Parkplatznot mit der zunehmenden Zahl etwa an batterieelektrischen Lkw in Zukunft noch weiter verschärfen, da Ladesäulen zu Lasten des Parkraums gehen.



Um die aktuelle Situation zu entschärfen, hat Bosch eine sogenannte 360-Grad-Lösung für die Digitalisierung und Sicherheit von Autohöfen und Rastplätzen entwickelt. Dabei können Spediteure und Lkw-Fahrer über eine Buchungsplattform und per App verfügbare Stellplätze entlang ihrer Route in Echtzeit einsehen und online reservieren. Damit entfällt die zeit- und nervenaufreibende Parkplatzsuche zum Ende ihrer Lenkzeiten. Gelistet sind europaweit schon über 300 Parkplätze mit circa 15.000 Stellplätzen.

Ist die Reservierung eines Stellplatzes erfolgt, wird zum Beispiel auf dem Autohof Frechen oder dem Break Autohof Hamburg-Nordfrede das Nummernschild automatisch bei der Zufahrt durch eine Kamera erfasst und mit den Buchungsdaten abgeglichen. Die Schranke öffnet sich und der Fahrer kann bequem seinen Parkplatz anfahren. Das Frachtunternehmen zahlt bequem per monatlicher Sammelrechnung. Der Ansatz von Bosch greift übrigens den Sharing-Economy-Gedanken zur Aktivierung von zusätzlichem Parkraum auf: Neben Parkplätzen auf Autohöfen umfasst die Buchungsplattform auch Stellplätze auf dem Gelände von Firmen in Autobahnnahe. Vorteil: Es ist keine Versiegelung zusätzlicher Flächen erforderlich, die ohnehin vorhandenen Areale werden maximal genutzt.

Text: Matthias Gaul | Fotos: Dekra, Ilona Jüngst, Thomas Küppers, Thomas Starck

Klare Sicht kann Leben retten

Immer wieder schrecken uns Bilder von schweren Lkw-Unfällen auf. Allein 2021 gab es laut Statistik rund 23.100 Unfälle mit Personenschäden, an denen Güterkraftfahrzeuge beteiligt waren.

Aufgrund der bei einem Lkw höheren bewegte Massen kommen bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen leider deutlich mehr Personen zu Schaden als bei anderen Verkehrsunfällen. „Unsere Labor- und Praxisuntersuchungen haben immer wieder gezeigt, wie wichtig gerade bei der Unfallverhütung eine uneingeschränkte und klare Sicht nach vorne ist – vor allem in der Dunkelheit und bei widrigen Witterungsverhältnissen. SONAX hat deshalb seine Scheibenreiniger so weit perfektioniert, dass Frontscheiben heute sekundenschnell wieder schlierenfrei und sauber sind. Egal ob im Sommer oder im Winter“, berichtet Andreas Buchholz, Verkaufsleiter Automotive-Technik.

Unfälle verhindern – Scheibenreiniger für Sommer und Winter

Gerade im nahenden Winter mit Salz, Ruß und Straßenschmutz sorgt der SONAX-Winterscheibenreiniger „Antifrost & Klarsicht“ in kürzester Zeit zuverlässig und wirkungsvoll für eine fleckenfreie Frontscheibe und garantiert so jederzeit den perfekten und sicheren Durchblick.



Die Pflegebox ist ein echter Allrounder für die Innenreinigung. SONAX Markenbotschafterin Katrin Oschmann ist begeistert.



Aber selbstverständlich sollte eine Scheibe unter dem Aspekt der Sicherheit unbedingt auch von innen sauber sein. Für die Fahrer hat SONAX daher eine spezielle Pflegebox im Programm, in der alle für die Innenreinigung relevanten Reiniger und Pflegemittel sofort zur Hand sind. Zur streifenfreien Scheibenreinigung innen enthält die Pflegebox „ScheibenKlar“ und ein „GlasFinishTuch“. Weitere Produkte wie ein „Autoinnenreiniger“, praktische „Cockpitpflegetücher“ und der „Smoke Ex“ Geruchskiller sorgen für ein Wohlfühlerlebnis im Fahrerhaus. Praktische Microfasertücher, die „XTREME LederPflegeMilch“ und der „XTREME Kunststoff Detailer“ zur effizienten Farbauffrischung runden die Bestückung der vielseitigen Box ab.

Sauber sieht man besser

Jeder weiß, dass ein sauberes Nutzfahrzeug gerade bei Dunkelheit viel besser gesehen wird als ein verschmutztes. Saubere Frontscheinwerfer sorgen definitiv für eine gute und helle Ausleuchtung der Straße, auch saubere Rückleuchten und Reflektoren am Fahrzeug und am Auflieger sind besser wahrnehmbar.



Je verschmutzter ein Reflektor ist, desto mangelhafter wird seine Funktion und das Fahrzeug ist im Dunkeln schlechter sichtbar.

Natürlich gibt es noch viele weitere Aspekte, bei denen Sauberkeit ein Mehr an Sicherheit bietet. Nur ein Beispiel: Verschmutzte Einstiege und Tritte. Schnell ist es beim Tanken passiert, dass Diesel oder Öl unter den Schuhen haften bleibt und sich beim Einsteigen auf den eigentlich griffigen Tritten verteilt. Wenn es dann beim Be- und Entladen unter Zeitdruck schnell gehen muss, sind riskante „Ausrutscher“ beim Ein- oder Aussteigen vorprogrammiert.

Für die komplette Außenreinigung der Fahrzeuge bietet SONAX u.a. den „Multi Clean Truck + Bus“ an, ein multifunktionaler, schaumreduzierter Hochleistungsreiniger, der mit seinem hochalkalischen pH-Wert optimal auf die Anforderungen der Waschanlage angepasst ist und natürlich auch beim Waschen mit der Lanze eingesetzt werden kann.

Fotos: Sonax

Saubere Fahrzeuge werden besser gesehen und tragen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei.

MEHR DAZU UNTER

<https://www.sonax.de/fuer-unternehmen/speditionen-und-busunternehmen>

 **STARTSEITE**

Sonax stellt auf der Nufam aus: Halle 1, Stand D103

Iveco in neuem Gewand

Lkw-Hersteller Iveco hat eine Milliarde Euro in die Hand genommen, um sämtliche Produkte zu erneuern – erstmals wird der neue Name des Heavy BEV verkündet



Anders als die Wettbewerber, so mag man es zumindest anhand deren Kommunikationsstrategie vermuten, setzt Iveco nicht alles auf Elektro mit einem verstohlenen Blick in Richtung Wasserstoff. Vielmehr fahren die Italiener eigenen Angaben zu Folge eine klare Multi-Antriebs-Strategie. In den vergangenen vier Jahren habe man sich entsprechend darauf konzentriert, die Entwicklungen im Markt vorzusehen und kräftig investiert. Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen auf eine Milliarde Euro, die größte Investition in der Unternehmensgeschichte.

Wichtig sei, den Kunden nachhaltige und wirtschaftliche Lösungen anzubieten, die allen geschäftlichen Anforderungen gerecht werden. Dazu gehört natürlich auch die Elektromobilität mit dem Kompetenzzentrum in Ulm. Mit der Erneuerung einher geht auch die Taufe des schweren Stromers. Aus dem Heavy BEV mit einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern wird nun der Iveco S-eWay.

Kunde im Mittelpunkt

„Das Streben nach Veränderung ist ein Vollzeitjob, dem wir in den letzten vier Jahren all unsere Ressourcen gewidmet haben“, sagt Luca Sra, Präsident der Truck Business Unit der Iveco Group. „Im Jahr 2019 haben wir eine neue Reise begonnen und treiben eine tiefgreifende Entwicklung bei Iveco voran, indem wir den Kunden in den Mittelpunkt stellen und unser Angebot über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs und darüber hinaus an seine Anforderungen anpassen. Wir haben hart und schnell gearbeitet und sind durch das Vertrauen unserer Kunden bescheiden geworden. Heute schlagen wir ein neues Kapitel in unserer Geschichte auf. Mit der Einführung des Modelljahrs 2024 zeigen wir, dass wir kontinuierlich voranschreiten, uns für unsere Kunden engagieren und ihren Erfolg mit einem 360-Grad-Mobilitäts-Ökosystem, der Auswahl der für ihre Anforderungen am besten geeigneten Technologie in allen Segmenten und dem umfassendsten Serviceangebot unterstützen.“



Die Optimierungen, die mit diesem Rundumschlag einhergehen, umfassen demnach Bereiche wie den Antrieb mit der Einführung eines hochmodernen Motors im Schwerlastsegment und die Ergonomie mit der Einführung fahrerzentrierter und Pkw-ähnlicher Funktionalitäten bis hin zu einer verbesserten Bordtechnologie für ein sichereres Fahren.

Diesel- und Gasantriebe verbessert

Was den Antrieb betrifft, wolle man dem Kunden die Auswahl zwischen den Technologien ermöglichen, die seinen Anforderungen am besten entsprechen. So habe man einerseits Elektrovarianten der schweren und leichten Baureihen entwickelt, aber gleichzeitig auch die Diesel- und Gasfahrzeuge weiter verbessert, auch was die Umweltfreundlichkeit betreffe.

Auch was die Marke an sich betrifft, will sich Iveco optisch erneuern. Davon zeugt ein neues Logo. Das „moderne Schwarz“ soll die „Dynamik und Innovation der Marke zum Ausdruck“ bringen. Ein sogenannter Lichtblitz in „Energy Blue“ in der Mitte des Logos stelle die Verbindung zwischen Tradition und Zukunft dar.

Text: Markus Bauer | Fotos: Iveco

3 Millionen Lkw-Fahrer

FEHLEN WELTWEIT. DAS IST DAS ERGEBNIS EINER AKTUELLEN UMFRAGE DER INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU), AN DER MEHR ALS 4.700 TRANSPORTUNTERNEHMEN IN 36 LÄNDERN BETEILIGT WAREN.

Der neue Elektro-Iveco erwartet die Fahrer mit einem volldigitalen Kombiinstrument und einem riesigen Touchscreen in der Mittelkonsole.

EINE MILLION MEILEN MIT E-LKW

Der amerikanische Transport- und Logistikkonzern Schneider mit Hauptsitz in Wisconsin feiert einen wahren Meilenstein: Mit seiner 92 Einheiten zählenden Flotte an batterieelektrischen Freightliner eCascadia konnte das Unternehmen laut eigener Angaben bis dato eine Million Meilen – umgerechnet über 1,6 Millionen Kilometer – zurücklegen. Die CO₂-Reduktion im Vergleich zum Betrieb mit konventionellen Diesel-Lkw beziffert Schneider auf fast 1.500 Tonnen.

Die eCascadia-Flotte unter der Flagge Schneiders operiert aus dem Southern California Intermodal Operations Center des Unternehmens. Dort hat Schneider demnach eigens für die Elektro-Lkw ein Ladedepot errichtet, das halb so groß ist wie ein American-Football-Spielfeld. Die Elektro-Freightliner laden hier seit Januar an 16 Ladestationen mit jeweils 350 kW und zwei Ladesteckern. Nach Angaben des Unternehmens können die Akkupakete der Trucks so innerhalb von 90 Minuten auf 80 Prozent aufgeladen werden.

Die Reichweite der eCascadia beziffert Schneider wiederum mit typischerweise bis zu 220 Meilen, was umgerechnet rund 350 Kilometern entspricht. Schneider hat schon in der Entwicklung des eCascadia in den Jahren 2020 und 2021 ein Vorserien-Fahrzeug der Freightliner Customer Experience Fleet für sechs Monate überlassen bekommen. Bis 2025 will das Unternehmen seine CO₂-Emissionen auf die Meile gerechnet um 60 Prozent reduzieren.



STARTSEITE

And the winner is...

Volvo FH Electric ist der „Truck of the Year 2024“ – der schwedische batterieelektrische Truck gewinnt als erster Lkw mit E-Antrieb den prestigeträchtigen Titel



Spiel, Satz und Sieg für den neuen Volvo FH Electric! Die Schweden haben es mit ihrem seit 2022 verkauften Elektro-Lkw geschafft, als erster Titelträger mit einem alternativ angetriebenen Fahrzeug in die 47-jährige Geschichte des „International Truck of the Year“-Awards (IToY) einzugehen. Jury-Präsident Gianenrico Griffini wies bei der feierlichen Übergabe der Jury im Rahmen einer Festgala auf der französischen Fachmesse Solutrans auf die erfolgreiche Pionierarbeit von Volvo Trucks im Bereich batterieelektrischer Nutzfahrzeuge hin. Der FH Electric komplettiert als vollwertiger 40-Tonnen-Zug die weite Elektrofahrzeug-Ränge der Schweden vom leichten FM-Verteiler über die Baureihen FE und FL.

Die aus 24 Fachjournalisten zusammengesetzte IToY-Jury – für Deutschland hat den Sitz die trans aktuell-Schwester FERNFAHRER inne – bewertete die beim FH Electric eingesetzte Technik als moderne, zukunftsorientierte Technologie, die ihre Feuerprobe beim kommerziellen Einsatz in Kundenhand bereits erfolgreich bestanden hat. Denn während sich fast alle anderen Anbieter schwerer Elektro-Lkw noch in der Vorverkaufsphase oder im Verkaufsanlauf befinden, fährt der FH Electric bereits über ein Jahr auf Europas Straßen.

600 Kilometer pro Tag machbar

Der schwere FH Electric mit 666 PS Spitzenleistung, 2.400 Nm Drehmomentbestwert und einer Batteriekapazität von 540 kWh kann heute mit einer Einzelreichweite pro Ladung von rund 330 Kilometern im Langstreckenverkehr eingesetzt werden. Mittels Schnellladungsstopp sollen Tagesfahrleistungen von mindestens 600 Kilometer auf dem Programm stehen. Mit 84 Wertungspunkten der Jury konnte der Schwede den begehrtesten Titel der Lkw-Branche heim nach Göteborg holen.

DAS IST „INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR“

Die „International Truck of the Year“ (IToY)-Organisation wurde 1977 von dem britischen Fachjournalisten Pat Kennett gegründet und umfasst heute 24 Fachjuroren der führenden Transportfachzeitschriften mit einer Gesamtverbreitung von über einer Million Lesern in ganz Europa. Zusätzlich zu den IToY-Jurymitgliedern wurde die Expertengruppe um weitere assoziierte Experten-Mitglieder in Australien, Brasilien, China, Indien, Iran, Israel, Japan, Malaysia, Neuseeland und Südafrika erweitert, um den wichtigsten Weltmärkten des Straßengütertransports zusätzlich Rechnung zu tragen. Zielsetzung der jährlichen „International Truck of the Year“-Wahl ist die Prämierung der Lkw-Neuerscheinung, die den wichtigsten Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Straßengütertransports leistet. Dazu bewerten die international anerkannten Fachjuroren sowohl technische Neuerungen und Weiterentwicklungen, als auch Innovationen, die direkten Einfluss auf die Gesamtwirtschaftlichkeit, Sicherheit oder Umweltentlastung haben. Die Gesamtreichweite der 24 Jurymitglieder und der zehn assoziierten Mitglieder übersteigt die 1,1 Millionen-Marke.

www.truck-of-the-year.com



Platz zwei geht an den Mercedes-Benz eActros 300/400. Der nagelneue eActros 600 stand noch nicht zur Wahl, da dessen Fertigung erst 2024 anläuft.

Auf Rang zwei der diesjährigen Wahl der besten Lkw-Neuerscheinungen kam mit klarem 20-Punkte-Abstand der batterieelektrische Beitrag von Daimler Trucks, der eActros 300/400. Der im Verkauf befindliche Elektro-Truck auf Actros-Basis verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 112 kWh Kapazität, die den Lkw bis zu 220 Kilometer weit bringen sollen. Für den Antrieb ist ein in die Hinterachse verbautes Motoren-Duo verantwortlich, das eine Dauerleistung von 330 kW bringt. Daimlers Elektro-Flaggschiff, der eActros 600 mit dem charakteristischen Aero-Gesicht, stand dieses Jahr noch nicht zur Wahl, da die Fertigung erst 2024 anläuft.



Auf Rang drei kommt der Scania 45 R/S. Damit ist das Stockerl des IToY komplett in Elektro-Hand.



Der Preisträger des Chinese Truck of the Year Awards ist der Beijing Trucks Fuxing – anders als bei der internationalen Wahl kann sich in China also ein klassischer Diesel durchsetzen.

Bronze mit 62 Wertungspunkten gab es für Volvos schwedischen Erzrivalen Scania. Bei der neu vorgestellten schweren Baureihe S45/R45 handelt es sich ebenfalls um einen schweren Lkw mit Batterietechnik, der mit einer Spitzenleistung von 612 PS als vollwertiger 40-Tonner auch für Langstreckeneinsätze geeignet sein kann – ausreichende Ladeinfrastruktur unterwegs vorausgesetzt. Für die internationale Jury waren die ersten drei Plätze von Elektrofahrzeugen bei der diesjährigen „Truck of The Year“-Wahl ein klares Indiz, dass an der Elektroantriebstechnik künftig kaum ein Weg vorbeiführen wird.

TIA für Projekte mit MAN

Elektronisch geregelte High-Tech-Anwendungen konnten auch den Titelgewinn beim Parallel verliegenden „Truck Innovation Award“ (TIA) für sich entscheiden. Mit den Forschungsprojekten ATLaS-L4 und ANITA setzte MAN Trucks & Bus federführend zusammen mit anderen Industriepartnern eine weiterführende Entwicklung von autonom fahrenden Schwer-Lkw im Praxiseinsatz auf die Räder. Beim ATLaS-L4 geht es um den automatisierten, autonomen sprich fahrerlosen Betrieb von Lkw auf Schnellstraßen von Hub zu Hub. ANITA steht für den fahrerlosen Transport von Containern in einem Umschlagbahnhof. Das komplexe Handling auf dem beengten Container-Areal sowie die automatisierte Annahme, Verriegelung und Abgabe von Containern auf das Lafetten-Chassis, die Kommunikation mit Verladern und Dispo – alles in Realzeit im laufenden Betrieb – stellte für die Projektverantwortlichen einen Herausforderung dar. MAN Technik-Vorstand Dr. Frederik Zohm nahm die TIA-Trophy in Lyon in Empfang und unterstrich die Bedeutung der beiden Projekte für künftige Serienanwendungen in der modernen Logistik.

DEKRA ALS UNABHÄNGIGER PARTNER

Die IToY-Organisation bedankt sich bei Dekra für die unabhängige Wahlleitung, Stimmentauswertung und Zertifizierung des Wahlergebnisses. Seit mehr als 90 Jahren arbeitet Dekra für die Sicherheit. Aus dem 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein Dekra ist eine weltweit führende Expertenorganisation geworden. Die Dekra SE ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Dekra e.V. und steuert das operative Geschäft des Konzerns. Im Jahr 2020 hat Dekra einen Umsatz von 3,4 Milliarden Euro erzielt. Fast 44.000 Mitarbeitende sind in rund 60 Ländern auf allen fünf Kontinenten im Einsatz. Mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen arbeiten sie für Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause. Das Portfolio reicht von Fahrzeugüberwachung und Gutachten über Schadenregulierung, Industrie- und Bauprüfung, Sicherheitsberatung sowie die Prüfung und Zertifizierung von Produkten und Systemen bis hin zu Schulungsangeboten und Zeitarbeit.

www.dekra.com



Der Truck Innovation Award geht in diesem Jahr an die Forschungsprojekte ATLaS-L4 und ANITA.

China wählt (noch) einen Diesel

Rund 12.000 Kilometer weiter östlich, in der chinesischen Millionenmetropole Wuhan, wurde parallel der „Chinese Truck of The Year“ gekürt. In einer spannenden Endausscheidung konnte sich der Beijing Trucks Fuxing gegen die etablierten Mitbewerber Dongfeng und Mercedes-Benz durchsetzen. Die ausnehmend hübsch designte Sattelzugmaschine wird von einem 520 PS starken Cummins-Sechszylinder angetrieben, der seine Kraft über ein Zwölfanggetriebe von ZF an die in China übliche 6x4-Achskonfiguration weitergibt. Die umfangreiche Ausstattung des Beijing Trucks mit smarten Assistenz- und Sicherheitssystemen überzeugte die Jury bei der Titelvergabe.

Text: Oliver Willms | Fotos: Beijing Trucks, Daimler Truck, MAN Truck & Bus, Jozef Besoli/Scania, Volvo Trucks

[STARTSEITE](#)

Klartext Logistik – so heißt das neue Podcast-Format der Fachzeitschrift trans aktuell in Kooperation mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). trans aktuell-Chefredakteur Matthias Rathmann und BGL-Vorstandssprecher Prof. Dirk Engelhardt beleuchten in sechs Folgen aktuelle und für die Branche wichtige Megathemen.

Aktuelle Aufregertemen sind dabei die vergangenen Fahrerstreiks in Gräfenhausen sowie die anstehende CO₂-Maut. Weiterhin beschäftigt sich das Experten-Duo mit der Energie- und Antriebswende. In einer übergeordneten Folge widmen sich Engelhardt und Rathmann dem Klimaschutz und gehen der Frage nach, wie die Transport- und Logistikbranche zum Eindämmen der CO₂-Emissionen beitragen kann. Der Podcast „Klartext Logistik“ erscheint bei Apple Podcasts, Spotify, Deezer, Google Podcasts und natürlich unter eurotransport.de/klartextlogistik. Präsentiert werden die Folgen von Mercedes-Benz Trucks.



eurotransport TV



EurotransportTV liefert umfassende Informationen und interessante Inhalte für alle, die in der Transportbranche aktiv sind – angefangen beim Fahrer bis hin zum Flottenchef. Hier erhalten Sie Einblicke in alles, was sich in dieser dynamischen Branche ereignet – von aktuellen Entwicklungen bis hin zu Details zwischen Vorder- und Hinterachse. Entdecken Sie unsere Videos auf unseren Plattformen:

- eurotransport.de/tv (werbefrei)
- youtube.com/@FERNFAHRER
- facebook.com/fernfahrermagazin
- youtube.com/@Eurotransportde
- facebook.com/eurotransport.de
- instagram.com/fernfahrermagazin

Für Profis von Profis, so lautet das Motto der trans aktuell-Symposien. Im Rahmen ihrer praxisnahen Veranstaltungsreihe bietet die Fachzeitschrift trans aktuell exklusive Symposien für die Transport- und Logistikbranche. Diese garantieren aktuelle Themen und einen hohen Praxisbezug. Das zeigt sich unter anderem daran, dass die Symposien vor Ort bei den Transport- und Logistikunternehmen stattfinden. Neben hochkarätigen Vorträgen von Branchenkennern, Best-Practice-Lösungen und kontrovers besetzten Diskussionsrunden steht bei jeder Veranstaltung ein Blick hinter die Kulissen des jeweiligen Gastgebers, etwa die Besichtigung der Logistikanlage, auf dem Programm. Die trans aktuell-Symposien finden an fünf Terminen pro Jahr statt. Gastgeber, Themen und Termine sowie einen Rückblick auf frühere Veranstaltungen finden Sie unter: www.eurotransport.de/tasymposien

trans aktuell SYMPOSIEN



FERNFAHRER ROADSHOW 2024

HAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER DRIVE YOUR DREAM-TOUR

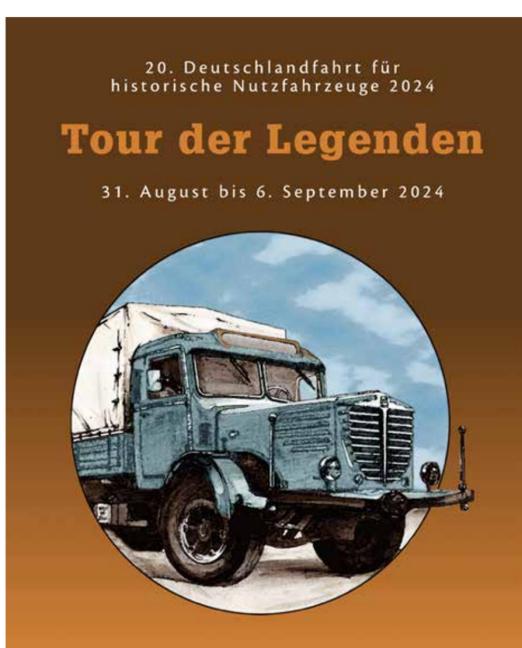
Der FERNFAHRER besucht mit seiner Roadshow „Drive your Dream“ seit 2009 die schönsten Truck-Festivals und Truck-Events. Immer im Gepäck: die rollende Showbühne mit Kultmoderator „Diesel-Dieter“. Erleben Sie Livemusik und Dieter auf der rollenden Showbühne, machen Sie bei Gewinnspielen mit und erfahren Sie mehr über die Angebote aus dem FERNFAHRER-Shop. Termine, mehr Infos und Bildergalerien der vergangenen Roadshows unter: www.eurotransport.de/ffroad.

Für 2024 sind fünf Termine geplant:

- Rüssel Truck Show, Autohof Lohfeldener Rüssel:**
19. bis 21.04.2024
- Trucker – und Country Festival, Geiselwind:**
17. bis 20.05.2024
- Truck-Grand-Prix, Nürburgring:**
11. bis 14.07.2024
- Ländle Truckshow, Bludesch (A):**
14. bis 15.09.2024
- IAA Transportation, Hannover:**
17. bis 22.09.2024



Erleben Sie die Faszination historischer Nutzfahrzeug-Klassiker bei der Deutschlandfahrt 2024, einer beeindruckenden Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Spedition Fehrenkötter, präsentiert vom ETM Verlag. Vom 31. August bis zum 6. September werden legendäre Trucks, Busse und Transporter durch Deutschland rollen, und Sie haben die Möglichkeit, diese liebevoll restaurierten Fahrzeuge in Aktion zu erleben. Die Deutschlandfahrt unter der Schirmherrschaft des Verbands der Automobilindustrie (VDA) verspricht ein spektakuläres Event zu werden. Bewundern Sie die Eleganz vergangener Tage, wenn diese Oldtimer die Straßen durchqueren und Geschichten vergangener Transportepochen zum Leben erwecken. Die schönsten Impressionen und weitere Informationen zur Deutschlandfahrt unter: www.deutschlandfahrt.de.



KONTAKT

Der schnelle Draht bei
Fragen und Anregungen

Redaktion

Tel. 07 11/7 84 98-31
transaktuell@etm.de

Vertrieb

Tel. 07 11/7 84 98-17
vertrieb@etm.de



STARTSEITE

LEASING/LKW-VERMIETUNG

GEMEINSAM STARK

BEST BRAND
Nutzfahrungs-Service
WERKSTATT 2023

MAN und BFS sind ein starkes Team. Zusammen stehen wir für grenzenlose Mobilität. Dank Ihrer Unterstützung und Zufriedenheit wurden wir deshalb mit dem "Best Brand"-Award als bester Nutzfahrungsvermieter 2023 ausgezeichnet. Dafür möchten wir uns herzlich bei Ihnen bedanken.
Drive the Future.

BFS BUSINESS FLEET SERVICES
MAN

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

Tautliner zu verkaufen

Standard, Mega | Fabrikat Krone | BJ 2015

Neue Plane
Farbe nach Wahl!

Preis ab
€ 6.900,-

Interessiert? Kontaktieren Sie uns unter:
Tel.: +43 664 88 664 252
E-Mail: sljuka@walter-leasing.com

WALTER LEASING
walter-leasing.com/sale

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

HSchoch

MADE IN GERMANY BY
HS
INNOVATION & QUALITÄT

We are family...

HS-BOX® FAMILY

TRANSPORTPRITSCHENBOXEN

Alle Angaben ohne Gewähr. Inklusiv Änderungen und Druckfehler vorbehalten. Ein Angebot der HS-Schoch GmbH, ein Unternehmen der HS-Schoch Gruppe.

#hsschoch
hs-schoch.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA WHEELS
autorisierter Großhandel

Ihr Großhandels-Partner für
ALCOA Räder und Zubehör

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

KOMBIMARKT

FERNFAHRER trans aktuell

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT je Monatsbuchung

€ 630,-

und hat das Format 2-spaltig · 70 mm

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

ETMverlag

WERKSTATT

2024 NEUHEITEN

SPARSAMER EINFACHER WASCHEN!
MIT DEN MOBILEN STARK PREMIUM WASCHANLAGEN!
NEUE GROBE AUSWAHL AN MODELLEN:
AKKU - DIESEL - STROM

Modellneheiten 2024:
Leasing Vorführgeräte/Aktion
Tel. 0 79 67 - 3 28

STARK WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

Ihr Kontakt zur Anzeigenbuchung:
Norbert Blucke,
Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail norbert.blucke@etm.de

Dr. Ulzer Ulzer behandelte Patienten im Flüchtlingslager Dadaab (Kenia), Juli 2011. © Brendan Bannon

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/dauerspende

DAUERSPENDE
ab 5,- im Monat

Spendenkonto: 97 0 97 Bank für Sozialwirtschaft BLZ 370 205 00

MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Träger des Friedensnobelpreises

KAUFGESUCHE

wirkaufenkws.de

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt
Mehr Infos unter: 040 - 60 94 55 30

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865.

seenetretter.de

Aktion Deutschland Hilft

Das starke Bündnis bei Katastrophen

Wenn Menschen durch große Katastrophen in Not geraten, helfen wir. Gemeinsam, schnell und koordiniert. Aktion Deutschland Hilft - Bündnis deutscher Hilfsorganisationen.

Spendenkonto (IBAN): DE62 3702 0500 0000 1020 30
Jetzt Förderer werden unter: www.Aktion-Deutschland-Hilft.de

Aktion Deutschland Hilft

World Vision
Zukunft für Kinder!

FÜR DIE, DIE NICHTS HABEN, GEBEN WIR ALLES.

Das ist die KRAFT der Gemeinschaft.

Engagement ist kein Wort bei uns!
worldvision.de

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER trans aktuell

Norbert Blucke
+49(0)7117 84 98 94 - norbert.blucke@etm.de

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

ARMUT BEKÄMPFEN? #SIEKANN

MIT IHREK HILFE.

WERDEN SIE PATE!
www.plan.de

PLAN PATENENTUMANN

SOS KINDERDORF

Überforderung, Vernachlässigung und Streit sind in vielen Familien Alltag.

SOS-Kinderdorf stärkt benachteiligte Familien mit offenen und ambulanten Angeboten frühzeitig, damit Kinder geborgen aufwachsen können.

Jetzt helfen: sos-kinderdorf.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

DU KANNST DAS ÄNDERN!
WERDE FAHRLEHRER (M/W/D)

FAHRSCHULE B. MUELLER
AUSBILDUNGSCENTER FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE-MUELLER.DE | TEL. 07024 8036119
FILIALEN IN NÜRNBERG & KÖLN

Bewirb Dich hier!

Vielen Dank für das uns entgegengebrachte Vertrauen. Wir wünschen ein gesundes, glückliches und erfolgreiches Jahr 2024

Unser Ziel:
Sie werden Pate und sie wird geimpft.

Wie ich Wissen - Mädchen brauchen Ihre Hilfe!
Plan PATENTUMANN

Nähere Infos www.plan-deutschland.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

FERNFAHRER
DAS TRUCKER-MAGAZIN

TEST: RENAULT HIGH-ODD
EVO ION

TEST: ACTROS F
TIPPS FÜR 2022

DEIN GELD: TIPPS FÜR 2022

TRUCKER NEWS: 2024: DIE NEUEN FAHRER-PROFILS
SUPERTRUCK: OBTENIENDO SASSI

5,-

Jeden MONAT NEU!

FERNFAHRER
DAS TRUCKER-MAGAZIN

VERSCHIEDENES

2024 NEUHEITEN

SPARSAMER EINFACHER WASCHEN!
MIT DEN MOBILEN STARK PREMIUM WASCHANLAGEN!
NEUE GROBE AUSWAHL AN MODELLEN:
AKKU - DIESEL - STROM

Modellneheiten 2024:
Leasing Vorführgeräte/Aktion
Tel. 0 79 67 - 3 28

STARK WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

NEUE HOTLINE

00800 03627867
KOSTENLOSES HILFTELEFON

Doc Stop www.docstop.eu

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

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT je Monatsbuchung

€ 90,-

und hat das Format 1-spaltig · 20 mm

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

OVERALLS
MIT INNOVATIVER FUNKTION

Wilhelm Bley Handelsvertretung
Staufenberg 17 · 89073 LAM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

SOS-KINDERDORF STIFTUNG

WERDEN SIE SINNSTIFTER!

Nichts verändert die Zukunft eines Kindes nachhaltiger als frühe Förderung und Bildung. Unterstützen Sie junge Menschen und werden Sie Teil der SOS-Stiftungsfamilie!

Mehr Infos unter www.sos-kinderdorf-stiftung.de

Ihr Kontakt zur Anzeigenbuchung:
Norbert Blucke,
Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail norbert.blucke@etm.de

STARTSEITE

Impressum

trans aktuell digital

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport,
Logistik und Management

Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:

Matthias Rathmann

Redaktion:

Ilona Jüngst,
Ralf Lanzinger,
Carsten Nallinger,
Franziska Nieß

Weitere Mitarbeiter:

Markus Bauer, Matthias Gaul,
Nicole Holzer, Oliver Wilms

Grafik/Produktion:

Frank Haug (Ltg.),
Florence Frieser,
Monika Haug,
Oswin Zebrowski,
Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta SICKEL**Verlag:**

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

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

Oliver Trost, Tel.: 07 11/7 84 98-10

Anzeigenmarkt:

Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

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,
Susanne Baranjosch,
Leuschnerstraße 1,
70174 Stuttgart,
Tel.: 07 11/1 82-21 44

Herstellung:

Thomas Eisele

trans aktuell erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr,
davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der
Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht
geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten,
© by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder
Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell
im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in
Deutschland 3,90 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 Immatriku-
lationsbescheinigung einen Nachlass von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk.

ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 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. 32, 2023,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 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

**STARTSEITE**

Unterstützer von

