



## So blickt die Branche auf 2024

### Chance statt Risiko

Wie ist das Fazit für das Jahr 2023, welche Erwartungen knüpfen die Unternehmen an das kommende Jahr? trans aktuell hat eine Auswahl von Branchenbeteiligten befragt.

#### Herausforderungen meistern

##### Transformation fortführen

Durchhaltevermögen und Ehrgeiz sind weiter angesagt, um die Transformation zu schaffen, kommentiert Ilona Jüngst.

#### Feiertagsgrüße

##### Frohes Fest!

trans aktuell und der ETM Verlag wünschen den Leserinnen und Lesern sowie allen Businesspartnern schöne Feiertage.

#### Premiere auf Fernverkehrsverbindung

##### Fernverkehr elektrisch

Dachser setzt erstmals einen vollelektrischen Wechselbrückenzug ein. Die sechs Batteriepakete wiegen 3.000 Kilogramm.

#### Folgen der aktuellen Urteile

##### Auf dem richtigen Kurs

Der Klimaschutz im Verkehrssektor steht vor großen Aufgaben, die Dekarbonisierung läuft laut Experten noch zu langsam.

#### Politik und Wirtschaft

##### Güterverkehr auf Wachstumskurs

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität veröffentlicht Gleitende Mittelfristprognose – Mauterhöhung wirkt sich nur wenig aus.

#### Spedition und Logistik

##### Viel Bewegung im Markt

Interview mit Matthias Magnor, COO der BLG Logistics Group, über Übernahmen, aktuelle Entwicklungen und Netzwerke.

Anzeige

**FROM WIND AND WASTE TO FUEL**

**JETZT MENGEN SICHERN!**  
Nur solange der Vorrat reicht.  
[www.alternoil.de](http://www.alternoil.de)

**REEFUEL BIO-LNG**

Anzeige

**NEU**

**EIN REIFEN, VIELE STÄRKEN: DER KRONE TRUSTED TYRE COMFORT.**

Hier gehts zum Onlineshop

**KRONE**

#### Schwerpunkt Kombiniertes Verkehr

##### Gemeinsam für den Klimaschutz

Das Technologieunternehmen Schaeffler führt sein Verlagerungsprojekt auf der Schiene fort. Inzwischen ist ein E-Lkw zwischen dem Produktionsstandort Bühl und dem KTL Ludwigshafen im Einsatz. Welche weiteren Ziele in der Logistik des Zulieferers anstehen.



Anzeige

Fahrzeug steht? Doch alles läuft nach Plan.

**24/7** ASSISTANCE

**24/7 Mobility – in ganz Europa.**

**Vorteils-Pakete – Pay-per-Year. Jetzt Beratung anfordern.**

[24seven-assistance.com](http://24seven-assistance.com)



#### Schwerpunkt Elektromobilität

##### E-Mobilität nimmt Fahrt auf – doch die Politik bremst

Zehn Elektro-Lkw sind bei Ansoerge Logistik bereits im Einsatz. Durch die Entscheidung zum Sonderhaushalt sieht das Unternehmen Transformation und Klimaschutz in Gefahr.

##### Neustart in der Flotte

Ford-Lkw halten Einzug in die Flotte von Ansoerge Logistik. Das Unternehmen aus dem Allgäu zieht außerdem HVO 100 LNG vor.

#### Köpfe und Karrieren

##### Monika Thielemann-Hald im Porträt

Bilderbuch-Karriere im Vertrieb: Monika Thielemann-Hald, Global Head of Automotive Logistics bei Hellmann.

#### Schwerpunkt Digitalisierung

##### Normen in der Telematik

Wegen der zunehmenden Digitalisierung werden Standards immer wichtiger. Ein Streitthema sind offene Schnittstellen.

#### Fahrzeug und Technik

##### Mercedes 1622 NG vs. Atego 1530

Jubilare im Vergleich: Der Mercedes feiert seinen 50. Geburtstag, der Atego wird 25. Auf der Baustelle sind beide im Einsatz.

#### Recht Praktisch

##### Das ändert sich im neuen Jahr

Auf welche neuen Gesetze sollten Unternehmer im Jahr 2024 achten? trans aktuell stellt die wichtigsten vor.

**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](mailto:norbert.blucke@etm.de)

Fotos: Adobe Stock - masyastadnikova, Ansoerge Logistik, Thomas Küppers



# Chancen statt Risiken

Ausblick auf das Jahr 2024 – Lkw-Mauterhöhung ist weiter bestimmendes Thema



Wie ist das Fazit für das Jahr 2023, welche Erwartungen knüpft die Branche an das kommende Jahr? trans aktuell hat eine Auswahl von Branchenbeteiligten befragt.

Für den **Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)** war 2023 maßgeblich geprägt vom Thema CO<sub>2</sub>-Maut. „In diesem Zusammenhang kann man aber leider keine positiven Worte finden“ sagt **Prof. Dr. Dirk Engelhardt**, Vorstandssprecher des BGL. Zu den Erfolgen gehört aber laut BGL, dass im Dialog mit den Ampelfraktionen das Thema des akuten Fahrer mangels ganz oben auf die Agenda des Bundestages gehoben wurde. Die Folge war ein Antrag der Regierung mit dem Titel „Transportlogistik für Deutschland sichern“, von dem sich der Verband nachhaltige Unterstützung für die Branche verspricht.

## Erfolgreiche BGL-Mautkampagne

Mit der Kampagne „Mauteverest – So kommen wir nicht über den Berg“ konnte der BGL demnach im Jahr 2023 eine Sichtbarkeit für die Branche erreichen, die im Jahr 2024 mit der neuen Kampagne #ichfahrfürDich weitergeführt werde. „Wir möchten damit zeigen, wie vielfältig die deutsche Transportbranche ist und was unsere Mitglieder täglich leisten – für uns alle“, sagt Engelhardt. Die größte Herausforderung für die Branche werde 2024 sein, mit dem immensen Kostendruck – Maut, die Belastungen durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz, steigende Löhne – klarzukommen, um weiterhin am Markt bestehen zu können. „Vor diesem Hintergrund brauchen die Transportunternehmen endlich wieder Planungssicherheit für künftige Investitionen“, so der BGL-Vorstandssprecher. Weiterhin erhofft sich der Verband einen Bürokratieabbau, wie im Rahmen der Führerscheinerneuerung und Qualifikation für Berufskraftfahrer.

## Elvis: 2024 wieder Impulse setzen

Für die Ladungskooperation **Elvis** neigt sich mit 2023 ein turbulentes Jahr dem Ende zu. „Nach der Erleichterung im Frühjahr über die ausgebliebene Gasmangellage und die Aufbruchsstimmung nach der erfolgreichen Transport Logistic wurde die Branche, wie die Gesamtwirtschaft, von einer bleiern Schwere aus globalen Krisen, bundespolitischen Irrlichtern und fehlender Vision ergriffen“, sagt Vorstand **Nikolja Grabowski**. „Als dickes Ausrufezeichen kam dann zum Jahresabschluss die Mautverdopplung“.

2024 wolle Elvis daher Impulse setzen, um aus der Lethargie herauszufinden. „Zu den Dauerbrenner-Themen kommen mit der Mautverdopplung die Schlagwörter Liquidität und Wirtschaftlichkeit. Wir werden daher unsere operativen Zweige weiter stärken, um unseren Partnern zusätzliche Vertriebsmöglichkeiten zu bieten“, sagt Grabowski. Etwa mit dem neuen Elvis Cross Load Network für Begegnungsverkehre von Komplettladungen. Laut dem Elvis-Vorstand sei mit der Mauterhöhung die Bedeutung von Leerkilometern schlagartig gewachsen.

## Belastungen durch Dokumentation

Für **Michael Schaaf**, Geschäftsführer des Waiblinger Tank- und Silospezialisten **Bay Logistik**, ist das Jahr 2023 insgesamt besser gelaufen als erwartet, etwa beim Recruiting. Das kommende Jahr werde herausfordernd aufgrund dauerhaft steigender Belastungen – in wirtschaftlicher Hinsicht, aber auch wegen der besonders in Deutschland geforderten Dokumentationen. „Ich gehe davon aus, dass sich Transportunternehmen aus dem In- und Ausland aus dem Markt zurückziehen“, sagt Schaaf. Durch eine erneute extreme Volatilität im Markt könnten sich die Spannungen leider noch vergrößern. Genau für solche Herausforderungen benötigten Unternehmen ein motiviertes Team.

Die Politik sollte erkennen, wie bedeutsam die Logistikbranche ist, und „nicht noch weitere erschwerende Bedingungen schaffen“. Herausfordernd werde die Situation im intermodalen Verkehr, da die anstehenden Baustellentätigkeiten sich aller Voraussicht nach wieder erheblich auf die Qualität auswirken. „In Summe sehen wir für das Jahr 2024 mehr Chancen als Risiken“, sagt Schaaf.

## Maut ist weiter Thema für BWVL

Für den **Bundesverband für Eigen-Logistik und Verlader (BWVL)** standen im Jahr 2023 laut Hauptgeschäftsführer **Markus Olligschläger** neben der Maut die Fristverlängerung für den Lang-Lkw, der Berufskraftfahrermangel und die Reform der Berufsausbildung sowie der Genehmigungsstau bei Großraum- und Schwertransporten als Themen an. Erfolgreich war die Stellungnahme zum Entsendegesetz: „Der Werkverkehr bleibt vom Anwendungsbereich der Entsendevorschriften und damit von einer Vielzahl umfangreicher bürokratischer Belastungen ausgenommen“, sagt Olligschläger.

2024 handle der BWVL ganz klar im Sinne seines neuen Slogans „Gemeinsam nachhaltig mehr bewegen“. Auch die Maut werde den Verband weiterhin beschäftigen. Viele Mitgliedsunternehmen seien von der Mautpflicht für Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen betroffen.

## Gut besuchte Veranstaltungen

**Michael Kadow**, Geschäftsführer des House of Logistics and Mobility (**HOLM**), blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr 2023 zurück. Neue Partner und Projekte sowie gut besuchte Veranstaltungen führen zu diesem Fazit. „Das HOLM ist auch nach der Coronapandemie ein starker Knotenpunkt und ein gefragtes Veranstaltungszentrum für Logistik- und Mobilitätsexperten und -expertinnen, bei uns trifft sich die Branche“, sagt Kadow gegenüber trans aktuell.

Im nächsten Jahr will Kadow mit seinem Team an das Jahr 2023 anknüpfen. Themen wie der Fachkräftemangel, die Weiterentwicklung und der sinnvolle Einsatz von Künstlicher Intelligenz sowie alle Fragen rund um Nachhaltigkeit und die Erreichung der Klimaziele werden das HOLM maßgeblich beschäftigen. „Auch die Frage, ein unternehmensübergreifendes resilientes Personalmanagement zu entwickeln, ist für uns derzeit aktuell“, sagt Kadow.

## Zufall strebt nachhaltige Logistik an

Die **Zufall Logistics Group** war 2023 sehr zufrieden mit der Entwicklung in der Kontraktlogistik ist, berichtet CEO **Peter Müller-Kronberg**. Er blickt optimistisch in die Zukunft. „Wir sehen schon heute, dass unsere Idee, Logistik nachhaltig zu gestalten, aufgeht.“ Gut aufgestellt sieht Müller-Kronberg das Unternehmen etwa mit einem Investment in eine CO<sub>2</sub>-Management-Software, die ab 2024 auf Sendungsebene die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermitteln wird. „Wir steigern die Messbarkeit unseres Handelns und können schneller Entscheidungen treffen. Das klare Statement, wo wir hin wollen, zieht Menschen mit hoher Motivation an, die sich in den Transformationsprozess einbringen wollen“, sagt der Unternehmer. Crossfunktionale Teams, die eingebunden werden, neben der Definition der strategischen Ausrichtung etwa auch die Einführung der neuen Unternehmenskultur, dem Hellmann Promise.

## Konjunkturelle Flaute auch 2024

**Duisport** hat 2023 massiv in die Infrastruktur investiert und viele zukunftsweisende Projekte vorangetrieben, berichtet **Markus Bangen**, CEO des Infrastrukturbetreibers. So befindet sich der Bau des Duisburg Gateway Terminals (DGT) auf der Zielgeraden. Hierbei handelt es sich um das größte Containerterminal im europäischen Hinterland, das zudem vollständig klimaneutral betrieben wird. Bangen geht davon aus, dass die Branche auch im kommenden Jahr noch unter der konjunkturellen Flaute leiden wird. „Das Transportaufkommen wird sich frühestens Ende 2024 wieder spürbar erhöhen“, prognostiziert Bangen. „Unsere Investition wird sich frühestens Ende 2024 wieder spürbar erhöhen“, prognostiziert Bangen. „Unsere Investition wird sich frühestens Ende 2024 wieder spürbar erhöhen“, prognostiziert Bangen. „Unsere Investition wird sich frühestens Ende 2024 wieder spürbar erhöhen“, prognostiziert Bangen.“

## Neue Hellmann-Unternehmenskultur

„Das Jahr 2023 war für die Branche und für **Hellmann** erneut ein herausforderndes Jahr“, resümiert **Reiner Heiken**, CEO von Hellmann Worldwide Logistics. Trotz des turbulenten Umfelds seien aber ganz wesentliche Weichen für die künftige Unternehmensentwicklung gestellt worden, neben der Definition der strategischen Ausrichtung etwa auch die Einführung der neuen Unternehmenskultur, dem Hellmann Promise.

Der Hellmann-Chef geht davon aus, dass die Märkte auch im kommenden Jahr volatil bleiben werden. Es kommt also weiterhin darauf an, flexibel auf Marktgegebenheiten und Kundenbedürfnisse reagieren zu können. Dank eines weltweiten Netzwerkes sieht Heiken das Unternehmen dafür gut aufgestellt.

Für die Zukunft fordert Heiken, die Logistikbranche nachhaltiger aufzustellen und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. „Das ist zweifellos eine herausfordernde Aufgabe und ich bin überzeugt davon, dass wir sie nur gemeinsam mit unseren Wettbewerbern, aber auch mit unseren Partnern und Kunden bewältigen können.“

Text: Ilona Jüngst, Ralf Lanzinger, Franziska Nieß | Foto: Adobe Stock - Woraphon, Bay Logistik, Elvis, Ralf Kresin, Oliver Tjaden



„Wir wollen unsere operativen Zweige weiter stärken“

NIKOLJA GRABOWSKI, VORSTAND DER LADUNGS-KOOPERATION ELVIS



„Ich gehe davon aus, dass sich Transportunternehmen aus dem In- und Ausland aus dem Markt zurückziehen“

MICHAEL SCHAAF, GESCHÄFTSFÜHRER BAY LOGISTIK



„Wir sehen schon heute, dass unsere Idee, Logistik nachhaltig zu gestalten, aufgeht“

PETER MÜLLER-KRONBERG, CEO DER ZUFALL LOGISTICS GROUP



„Das Transportaufkommen wird sich frühestens Ende 2024 wieder spürbar erhöhen“

MARKUS BANGEN, CEO DES INFRASTRUKTUR-BETREIBERS DUISPORT



# Wir wünschen ein frohes Fest und einen guten Rutsch!



Foto: PaveIKant@viaCanva

Die Redaktion sowie das gesamte Team des ETM Verlags wünschen allen Geschäftspartnern sowie Leserinnen und Lesern frohe Weihnachten, einen guten Rutsch sowie ein gesundes und glückliches Jahr 2024!

Natürlich bleiben Sie mit uns auch 2024 immer am Puls aus der Welt der Nutzfahrzeuge und der Transport- und Logistikbranche.

Ob mit unseren Print-Titeln, unserer Online-Plattform eurotransport.de, gleich mehreren Social-Media-Kanälen oder unseren individuell auf Sie zugeschnittenen E-Mail-Newslettern – mit uns wissen Sie umgehend, was das Gewerbe bewegt.



**STARTSEITE**



# Transformation fortführen



Foto: Johannes Roller

Das Jahr 2023 war das Jahr des chinesischen Sternzeichens Hasen im Element Wasser, die Merkmale sind Langlebigkeit, Frieden und Wohlstand. Auf die deutsche Wirtschaftslage hat das Horoskop nicht zugetroffen, für viele Branchenunternehmen war das Jahr vielmehr von Aufruhr geprägt.

Die größten Aufreger waren die Pläne zur Koppelung der Lkw-Maut an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und das Urteil zum Klima- und Transformationsfonds. Die kurzfristige und sehr drastische Mauterhöhung wird die Unternehmen in den kommenden Monaten noch beschäftigen, und auch die Unsicherheit über die Zukunft der Förderung alternativer Antriebe und Ladeinfrastruktur im Rahmen des KsNI-Programms hält an.

Die Branche muss daher auch 2024 weiter auf die Kunden und die Politik einwirken, um die Transformation fortzuführen – und zeigen, dass mit einem „Weiter so“ in der Logistik keine Klimaziele erreicht werden. 2024 ist das Jahr des mächtigen Drachens, mit dem Element Holz – Durchhaltevermögen und Ehrgeiz sind angesagt.



**Ilona Jüngst**  
**Chefredakteurin**



# Fernverkehr elektrisch

Dachser setzt in Tschechien einen vollelektrischen Wechselbrückenzug ein



Das vollelektrische Fahrzeug-Tandem ist für den Transport von Wechselbrücken ausgelegt.

**P**remiere auf der Fernverkehrsverbindung: Der Kemptener Logistikdienstleister Dachser setzt ab sofort im Regelbetrieb in Tschechien einen Volvo FH Electric mit zwei Wechselbrücken ein.

„Wir freuen uns sehr, dass es uns im Rahmen unserer Klimaschutzaktivitäten gelungen ist, nach dem Nahverkehr nun auch den Startschuss für die Elektrifizierung unserer sehr wichtigen Wechselbrücken-Systemverkehre zu geben“, sagt Stefan Hohm, Chief Development Officer von Dachser.

## Rundlauf mit 180 Kilometern

Der vollelektrische Volvo fährt demnach täglich im Rahmen der Produktionsversorgung eines Kunden im nächtlichen Regelverkehr eine rund 180 Kilometer lange Strecke zwischen Kladno, nahe Prag, und Hradec Králové, östlich der Hauptstadt, hin und zurück, und absolviert tagsüber zwei weitere Touren mit jeweils 180 Kilometern. In dem Rundlauf bringt der Logistikdienstleister leere Wechselbrücken zum Produktionsbetrieb, und nimmt volle wieder mit.

Zum Einsatz kommt ein Volvo FH Electric mit drei Elektromotoren und sechs Traktionsbatterien mit einer Gesamtkapazität von 540 kWh (BOL). Diese können nach Unternehmensangaben an einer Schnellladesäule mit 250 kW in nur zweieinhalb Stunden vollständig aufgeladen werden.

Wie ein Sprecher von Dachser auf Anfrage von trans aktuell mitteilt, muss auch das vollelektrische Gespann so beschaffen sein, dass ein Wechselbrückentransport möglich ist, wie ihn Dachser im Regelbetrieb brauche. Neben der Batterieausstattung und der entsprechenden Reichweite gehören dazu auch Voraussetzungen an die Höhe.

## Wichtig: die richtige Aufbauhöhe

Aufgrund der niedrigen Aufbauhöhe der Wechselbrücken müsse das Chassis des E-Lkw für Wechselbrücken entsprechend niedrig sein, um die maximale Gesamthöhe von vier Metern nicht zu überschreiten und gleichzeitig eine passende Abstellhöhe an der Rampe zum Be- und Entladen zu ermöglichen.

Aufgrund des hohen Gesamtgewichts des Gespanns und der langen Transportstrecken sind entsprechend große Batterien notwendig, die jedoch viel Raum unter dem Fahrzeug benötigen. Nach Unternehmensangaben wiegt eine Batterie etwa 500 Kilogramm, die sechs Batterien haben also ein Gesamtgewicht von 3.000 Kilogramm.

Der eingesetzte Volvo FH Electric erfüllt diese Anforderungen laut Dachser. Das Fahrzeug habe eine niedrige Aufbauhöhe, passend auch für den Einsatz von Wechselbrücken, bei gleichzeitig ausreichender Reichweite auch für längere Strecken. Das Tandemgespann hat ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen und im Praxiseinsatz eine Reichweite von rund 300 Kilometern. Sein Fahrgestell biete darüber hinaus eine sehr gute Manövrierfähigkeit und Flexibilität sowie einen leisen Betrieb.

Laut Jan Pihar, Managing Director European Logistics, Dachser Czech Republic, ist der Einsatz des vollelektrischen Volvo-Lkw auf einer regulären Fernverkehrsrouten für Dachser ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Einführung emissionsfreier Lkw im Fernverkehr.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Dachser

# 44

## Tonnen

GESAMTGEWICHT HAT DAS TANDEMGESPANN

Emissionsfreier Stückgutverkehr bei Dachser



STARTSEITE



# Auf dem richtigen Kurs

Klimaschutz im Verkehrssektor steht vor großen Aufgaben – noch keine Aussage zu KsNI-Fortführung



Das UBA fordert als kurzfristige Maßnahme für den Sektor Verkehr allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Das Thema Klimaschutz im Verkehrsbereich steht aktuell nicht auf sehr festem Boden – nicht zuletzt seit den Urteilen zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) und dem Klimaschutzgesetz. Vor allem sollte die Elektrifizierung des Güterverkehrs schnell mehr Fahrt aufnehmen, sagen Experten.

Zur Verunsicherung tragen auch die Urteil der jüngsten Zeit bei: Zum einen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Karlsruhe zum Sondervermögen, das den Klima- und Transformationsfonds (KTF) speiste, der unter anderem das Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) finanzierte. Noch am Tag des Urteils hatte die Regierung die Ausgaben aus dem Wirtschaftsplan des KTF gesperrt, ausgenommen die Verpflichtungen, die der Bund schon vertraglich eingegangen war.

## BMDV nimmt Stellung

Auf Anfrage von trans aktuell zur Fortführung des KsNI antwortet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): „Zur Fortführung der Richtlinie KsNI ab 2024 sind bis zur Verabschiedung des Haushaltes 2024 keine Angaben möglich. Von dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds vom 15. November 2023 sind einige wichtige Projekte und Vorhaben im Ressort des BMDV betroffen; auch die Richtlinie KsNI. Wie diese nun entstandene finanzielle Lücke geschlossen werden kann, wird Gegenstand der gesamtstaatlichen Beratungen sein. Derzeit wird intensiv geprüft, welche Mittel in welcher Form verfügbar gemacht werden können – dazu gehört eine Priorisierung von Projekten sowie eine mögliche zeitliche Verschiebung. Es besteht weiterhin der klare Wille, die Klimaneutralität im Verkehrssektor in Deutschland weiter voranzutreiben.“

Aktuell hat auch das OVG Berlin-Brandenburg mit seinem Urteil der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und dem Naturschutzverband BUND Recht gegeben. Diese hatten auf Einhaltung des Klimaschutzgesetzes (KSG) und auf Sofortmaßnahmen geklagt, nachdem in den Sektoren Verkehr und Gebäude in den Jahren 2021 und 2022 die zulässigen Jahresemissionsmengen überschritten wurden.

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing kündigte an, Rechtsmittel gegen die Entscheidung einzulegen. Zudem setzt der Verkehrsminister auf die Novelle des Klimaschutzgesetzes. „Damit entfällt die Sektorbetrachtung und auch die Relevanz der Entscheidung des Gerichts“, sagte Wissing. Das Erreichen der Klimaschutzziele in der Gesamtbetrachtung der Jahresemissionsmengen sei damit künftig ausreichend.

Laut dem Umweltbundesamt (UBA) wird jedoch die sektorale Zielverfehlung auch nach der KSG-Novelle anhand der Vorjahresschätzung festgestellt. Allerdings werde nach der Novelle die Nachsteuerung im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Minderung inklusive der Sofortprogramme dann nicht mehr an die Sektorbetrachtung geknüpft. Stattdessen blicke das neue KSG voraussichtlich auf die Projektionsdaten, was als zusätzliche Perspektive eine wertvolle Ergänzung sei. So zeige der Projektionsbericht 2023, dass nicht nur Verkehr und Gebäude ihre Ziele kumuliert bis 2030

# 84 Millionen

## TONNEN CO<sub>2</sub>-ÄQUIVALENTE AUF DIESE ZAHL MÜSSEN NACH DEM AKTUELLEN BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZ (KSG) DIE TREIBHAUSGASEMISSIONEN DES VERKEHRS BIS ZUM JAHR 2030 SINKEN. GEGENÜBER 2019 IST DAS EIN MINUS VON 49 PROZENT.

## DER ANTEIL VON E-LKW SOLLTE RELATIV SCHNELL STEIGEN

verfehlen werden, sondern auch die Industrie. „Maßnahmen zur Nachsteuerung können schon antizipierend vorgenommen werden und nicht erst dann, wenn Ziele real überschritten wurden“, sagt ein Sprecher gegenüber trans aktuell.

Nach UBA-Angaben entspricht auch die Lastenteilungsverordnung (ESR) der EU, zu der vor allem die Emissionen aus den Sektoren Gebäude, Verkehr und Landwirtschaft gehören, fast genau den nationalen Sektorzielen aus dem KSG. Da insbesondere die Sektoren Gebäude und Verkehr in den Projektionen eine Zielverfehlung aufweisen, ist laut UBA ein Ausgleichen durch andere Sektoren nicht möglich. Gebäude und Verkehr müssen also faktisch weiterhin ihre KSG-Ziele erfüllen, so der Behördensprecher. Die Verantwortlichkeiten für die Lückenschließung würden jedoch geschwächt.

Wie der politische Handlungsbedarf im Verkehrssektor im Hinblick auf den Klimaschutz aussieht, verfolgt das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Kopernikus-Projekt Ariadne. „Kurz gesagt, für eine ausreichend schnelle CO<sub>2</sub>-Minderung bei Lkw sollte der Anteil von E-Lkw an den Neuzulassungen relativ schnell steigen“, sagt Dr. Patrick Plötz. Er ist Leiter des Geschäftsfelds Energiewirtschaft beim Fraunhofer-ISTI in Karlsruhe und arbeitet an Ariadne im Arbeitspaket Verkehrswende.

## Neuzulassungen zu langsam

Ein Leitmodell-Zielpfad des Ariadne-Projekts zeigt die Erfüllung der Ziele an. Dafür wird das mittlere jährliche Wachstum seit 2019 mit einem Wachstum nach einem mittleren Szenario verglichen. Beim Anteil von vollelektrischen Lkw an Neuzulassungen ist der Wert statt um 1,57 Prozent pro Jahr bislang nur um 1,28 Prozent pro Jahr gestiegen – zu langsam, so der Ariadne-Tracker.

Aber ein positiver Anfang ist gemacht: „Bei den Lkw ist das Wachstum des Anteils von E-Lkw an den Neuzulassungen erfreulich, muss aber schnell weiter ansteigen, um die Ziele weiter zu erreichen“, sagt Plötz.

„Ein erster Blick auf die Elektrifizierung des Güterverkehrs zeigt immerhin, dass es auch dort in die richtige Richtung geht“, sagt eine für Ariadne zuständige Sprecherin des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung, das ebenfalls an dem Projekt beteiligt ist. Mit hochgerechneten sieben Prozent der Neuzulassungen in 2023 sei der Bereich der noch zaghafte, „aber in 2023 sei der zu unseren Szenarien annähernd on track“. Dabei gehe es eindeutig in Richtung batterieelektrischer Fahrzeuge. Von den sieben Prozent mache die Brennstoffzelle weniger als 0,1 Prozent aus.

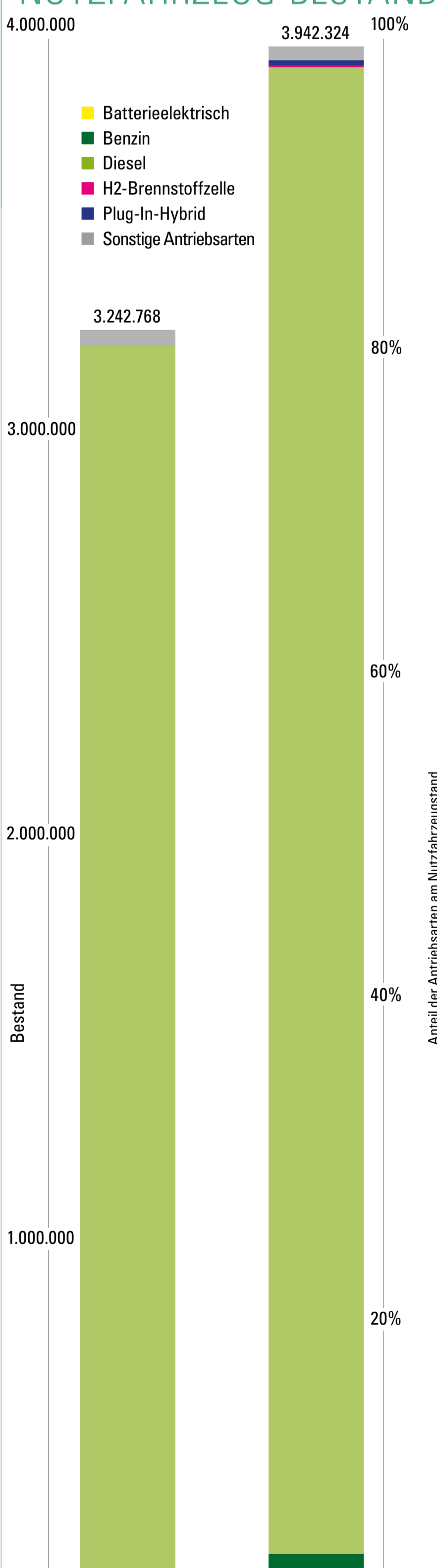
## Sinnvolle Vermeidung von Verkehr

Um die Sektorziele aus dem KSG und die Klimaneutralität 2045 zu erreichen, müssen laut dem Ariadne-Projekt drei Strategien, müssen laut kommen: erstens die so genannte Antriebswende durch Direkt elektrifizierung (Nutzung von Batterieelektrik) und indirekte Elektrifizierung (Nutzung von Wasserstoff und/oder E-Fuels) der Antriebe, zweitens die Verlagerung von Transportleistung von der Straße auf die Schiene und drittens die sinnvolle Vermeidung von Verkehr.

Das UBA fordert neben diesen mittel- und langfristigen Maßnahmen auch kurzfristige wie Tempolimits – „aufgrund der sich aufsummierenden Zielverfehlung“, so der Sprecher. Der Projektionsbericht 2023 zeige, dass die Jahresziele 2023 bis 2030 und damit auch das Gesamtziel (Summe aus den Jahreszielen) deutlich verfehlt werden: im „Mit-Weiteren-Maßnahmen-Szenario“ um insgesamt 187 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. In diesem Szenario sind bereits die Ausweitung der Lkw-Maut und das Deutschland-Ticket enthalten.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Heide -Adobe Stock | Grafik: Monika Haug

## NUTZFAHRZEUG-BESTAND





# Güterverkehr auf Wachstumskurs

Gleitende Mittelfristprognose des Bundesamts für Logistik und Mobilität – Mauterhöhung wirkt sich nur wenig aus



Gute Aussichten für den Güterverkehr prognostiziert die aktuelle gleitende Mittelfristprognose des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) „Sommer 2023“. Sie informiert über die Wachstumsaussichten im Güterverkehr 2024 und 2025.

Demnach legen Straßengüterverkehr, Kombierter Verkehr und Luftfracht in den kommenden Jahren am deutlichsten zu. Die Mauteffekte werden als eher gering eingeschätzt.

## Außenhandel wird expandieren

Für den Güterverkehr in Deutschland geht es nach konjunkturbedingten Rückgängen 2023 wieder aufwärts. Die deutsche Wirtschaft wird nach der gegenwärtigen Einschätzung der Autoren wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Und auch der Außenhandel wird nach dem nur geringen diesjährigen Plus wieder stärker expandieren.

Beides strahlt laut den Autoren dann auch auf die Industrieproduktion aus. So werden für die gesamtmodale Verkehrsleistung in den Jahren 2024 und 2025 im Vorjahresvergleich Zuwächse in Höhe von rund 2,1 Prozent beziehungsweise 1,6 Prozent erwartet.

## Gesamtkosten steigen

Unabhängig davon sieht sich das Güterkraftverkehrsgewerbe mit einem ungewöhnlich hohen Gesamtkostenanstieg konfrontiert. Für den gesamtmodalen Güterverkehr erwarten die Autoren für 2023 ein kräftiges Minus um 5,9 Prozent an Aufkommen und 4,3 Prozent an Leistung. Ersteres liegt sogar über dem Rückgang im Pandemiejahr 2020 (-3,6 Prozent) und ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-11 Prozent) das zweitstärkste seit der Vereinigung.

Faktoren für die schlechte Entwicklung im laufenden Jahr sind etwa der geschrumpfte Außenhandel, besonders auf der Einfuhrseite, eine geringere Bauproduktion und Stahlerzeugung sowie starke Rückgänge in mehreren transportintensiven Bereichen, allen voran der zweistellig sinkenden chemischen Industrie.

„Die mittelfristigen Aussichten sind für alle Verkehrsträger positiv“, schreibt das BALM, das den Prognosebericht zusammen mit dem Beratungsunternehmen Intraplan Consult erstellt hat. Dort heißt es: „Die Aussichten für das Jahr 2024 sind nicht mehr so ungünstig wie im laufenden Jahr.“

## TRANSPORTAUFKOMMEN UND TRANSPORTLEISTUNG NACH VERKEHRSTRÄGERN

	Mio. t bzw. Mrd. tkm				Veränderung in Prozent p.a.			
	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24
<b>Transportaufkommen</b>								
Straßenv. <sup>2)</sup>	3642,6	3423,5	3482,5	3533,9	-1,2	-6,0	1,7	1,5
Eisenbahnv. <sup>3)</sup>	389,1	371,7	378,3	381,7	0,4	-4,5	1,8	0,9
- dar.: Komb.V.	116,8	109,6	112,5	115,4	2,1	6,2	2,6	5,3
Binnenschiffv.	182,4	173,5	175,0	174,5	-6,5	-4,9	0,9	-0,3
Luftfracht <sup>4)</sup>	5,0	4,7	4,8	5,1	-6,7	-6,7	3,7	4,5
Insgesamt	4305,8	4052,6	4118,4	4171,7	-1,1	-5,9	1,6	1,3
Seeverkehr <sup>5)</sup>	274,9	265,3	270,8	273,6	-3,5	-3,5	2,1	1,1
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>								
Straßenv. <sup>2)</sup>	503,1	481,9	492,9	502,2	-0,5	-4,2	2,3	1,9
Eisenbahnv. <sup>3)</sup>	132,6	126,5	129,2	131,1	1,2	-4,6	2,1	1,5
- dar.: Komb.V.	60,7	57,4	59,2	60,9	3,0	-5,5	3,1	3,0
Binnenschiffv.	44,1	41,6	42,1	42,1	-8,5	-5,7	1,2	0,1
Luftfracht <sup>4)</sup>	1,6	1,5	1,6	1,6	-8,7	-5,8	3,5	2,3
Insgesamt	699,1	668,9	682,9	693,9	-0,5	-4,3	2,1	1,6

<sup>1)</sup> Innerhalb Deutschlands, <sup>2)</sup> einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland, <sup>3)</sup> einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen („Verkehr aktuell“ und „Verkehr im Überblick“), sondern nur in der Betriebsdienststatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden, <sup>4)</sup> Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppeltzählungen von Umladungen, <sup>5)</sup> Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Prognosen Autoren der Gleitende Mittelfristprognose des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) „Sommer 2023“

Der Straßengüterverkehr wird laut dem Bericht im Jahr 2024 „zumindest tendenziell von der Anhebung der Mautsätze um über 80 Prozent beeinflusst“, laut BALM werde das aber bei der Transportnachfrage des Lkw-Verkehrs kaum spürbar sein.

Stattdessen geht der Bericht von einer Besserung der wirtschaftlichen Lage aus, etwa in der Bauwirtschaft. Dies wird dann auch für den gesamten Straßengüterverkehr zutreffen und ein Plus von 1,7 Prozent Aufkommen und 2,3 Prozent Leistung generieren. Der moderate Wiederanstieg setzt sich den Angaben nach auch 2025 fort.

Ähnlich sieht es im Schienenverkehr aus. Für den Kombinierten Verkehr wird ein moderates Wachstum von 2,6 Prozent (t) beziehungsweise 3,1 Prozent (tkm) erwartet, für den gesamten Schienengüterverkehr ein Anstieg um 1,8 Prozent Aufkommen und 2,1 Prozent Leistung.

Dazu beitragen werden zum einen die Aufholbewegung der Fahrzeugtransporte, ein Ende der Krise in der deutschen Chemieindustrie und ein Wiederanstieg der Stahlerzeugung.

Für den Luftfrachtverkehr wird durch die langsame Erholung der Weltwirtschaft 2024 eine Steigerung um 3,7 Prozent erwartet, im Seeverkehr soll der Containerverkehr im Jahr 2024 von der Belegung des deutschen Außenhandels angeregt werden. Das zu erwartende Plus sei aber noch weit von der früheren Dynamik entfernt.

## Mauterhöhung gedämpft

Experten von Intraplan Consult haben sich demnach auch die Erwartungen durch die Mauterhöhung vorgenommen. Demnach steigen werden, auf den mautpflichtigen Gesamtkilometer bezogen, die Gesamtkosten pro Fahrzeug um rund acht Prozent.

Es komme aber vermutlich nicht zu Kostensteigerungen in dieser Höhe, schon allein wegen der Marktanteilsgewinne der preisgünstigeren ausländischen Unternehmen, die tendenziell zu einer Verbilligung des Lkw-Verkehrs führen, was also den Gesamtkostenanstieg dämpfe.

So nahm in den ersten acht Monaten des Jahres 2023 die mautpflichtige Fahrleistung der deutschen Fahrzeuge um 4,2 Prozent ab und die der ausländischen Lkw um 2,4 Prozent zu.

Bis zum Jahresende gehen die Autoren davon aus, dass sich das Minus auf den deutschen Fahrzeugen noch etwas auf 4,7 Prozent erhöht. Bei den ausländischen Lkw soll sich das Plus demnach auf 2,7 Prozent erhöhen.

Die Erwartung von Intraplan: Die Mauterhöhung führe zwar zu einer Verlagerung zum Schienengüterverkehr – aber in einer Höhe, die im Lkw-Verkehr kaum spürbar ist. „Zum wiederholten Mal in den vergangenen Jahren wirkt sich ein derartiger Kostenanstieg weniger auf die Nachfrage im Lkw-Verkehr aus als auf die betriebswirtschaftliche Situation der deutschen Unternehmen“, heißt es.

Text: Ilona Jüngst, Ralf Lanzinger |  
Foto: Thomas Küppers |  
Tabelle: BALM

# 4,2 Prozent

NAHM DIE MAUTPFLICHTIGE FAHRLEISTUNG DER DEUTSCHEN FAHRZEUGE IN DEN ERSTEN ACHT MONATEN 2023 AB

# 2,3 Prozent

MEHRTRANSPORTLEITUNG IM STRASSEN-GÜTERVERKEHR PROGNOSTIZIEREN DIE AUTOREN DER STUDIE

Die Pläne des neuen BALM-Präsidenten

STARTSEITE



# Viel Bewegung im Markt

Matthias Magnor, COO der BLG Logistics Group, über Übernahmen, aktuelle Entwicklungen und Netzwerke



## trans aktuell: Herr Magnor, die Weltwirtschaft läuft gerade wenig rund – hat das auch Auswirkungen auf das Thema M&A?

**Matthias Magnor:** M&A geschehen ja generell nicht nur in der Logistik, sie sind Spiegelbild des wirtschaftlichen Geschehens da draußen. Ihre Ursache hat die aktuelle Lage im plötzlichen Strategiewechsel der Federal Reserve 2020 und der EZB 2021. Das führte dazu, dass sich Investoren auf einmal mit anderen Finanzierungskosten und Risikoprämien konfrontiert sahen. Auch die Zinsen sind gestiegen, so dass wir aktuell eine Rezession plus Inflation haben. Deswegen halten Logistikunternehmen sich beim Kauf zurück. Bottom Line ist aber, dass Qualität weiter attraktiv ist.

## Wie handelt BLG in dem Umfeld?

BLG schaut sich deswegen das Thema genau an – nicht nur im Sinne von Übernahmen, sondern auch im Hinblick darauf, ob wir uns selbst auch von Themen trennen, die nicht mehr die strategische Relevanz für uns haben. Es macht mehr Sinn, sich auf Themen zu fokussieren, in denen wir schon gut sind oder Marktdurchdringung haben, oder in denen wir noch sehr gut werden müssen. Daher haben wir uns etwa Anfang des Jahres von zwei Beteiligungen in Malaysia und Indien getrennt.

## Was sehen also die Pläne im Bereich M&A aus?

Unsere Hauptpräsenz ist der deutsche Markt, unsere drei Standbeine sind die Kontrakt- und Automobillogistik sowie das Containergeschäft. Es macht also Sinn, den Kernmarkt zu stärken. Weiteres Potenzial sehen wir in Südafrika, wo wir führend in der Automobillogistik sind. Auch unsere Operations in den USA bieten noch Möglichkeiten, ebenso wie in der Ukraine und in Polen. Für die Ukraine hoffen wir natürlich, dass der Krieg bald vorbei ist. Für dieses Land braucht es ein Wiederaufbauprogramm mit großer logistischer Kraft. Es wäre toll, wenn wir dann unseren Beitrag dazu leisten könnten.

## Wie stellt sich aktuell die Lage in den Sparten dar?

In der Gesamtschau sind wir alles andere als unzufrieden. Der Rückgang der Weltwirtschaft macht sich natürlich im Containergeschäft bemerkbar, und hier auch bei unserer Terminalgesellschaft Eurogate. In der Kontraktlogistik merken wir, dass in Deutschland in bestimmten Kundensegmenten wie in der Automobilindustrie weniger produziert wird. In der Automobillogistik macht sich natürlich die Strukturveränderung auf allen Ebenen massiv bemerkbar. Der Wechsel vom Verbrenner zum E-Antrieb ändert etwa den Mix von Export- und Importmengen bei den Fahrzeugen: Bisher haben wir aus den Seehäfen zu 80 Prozent exportiert. Das geht mehr und mehr in Richtung 50:50. Wobei nicht nur Fahrzeuge von asiatische Herstellern importiert werden. Es gibt ja auch deutsche OEM, die im Ausland produzieren und diese Fahrzeuge nach Deutschland bewegen. Bewegung ist auch im Fahrzeugmarkt. Die OEM sind dabei, die Vertriebsmodelle umzustellen und die Händler zu überspringen. Das geht in Richtung Agenturmodell. Es bleibt abzuwarten, wie sich das entwickelt und wie die Ströme für uns als Fahrzeuglogistiker in der Zukunft laufen. Es ist also viel in Bewegung.



## ZUR PERSON

- Matthias Magnor ist seit 1. Dezember 2022 Chief Operating Officer (COO) bei BLG Logistics und verantwortlich in dieser Funktion die Vorstandsressorts Automobil und Contract.
- Seinen Einstand bei dem Bremer Seehafen- und Logistikdienstleister gab er am 1. Oktober 2021 als Mitglied des Vorstands für den Geschäftsbereich Kontraktlogistik.
- Zuvor war er Chief Operating Officer (COO) und Mitglied des Executive Board bei Hellmann Worldwide Logistics in Osnabrück.
- Studiert hat der diplomierte Betriebswirt an der University of Portsmouth. Zudem hält Magnor einen Executive MBA in Logistics and Supply Chain Management der Universität St. Gallen.

SCHMITZ CARGOBULL

## BRINGT NACHHALTIGKEIT INS ROLLEN

Der vollelektrische Sattelkoffer  
**S.KOe COOL**

Gekühlte Fracht jetzt effizient und emissionsfrei transportieren.  
Unsere elektrische Transportkältemaschine S.CU ep85 mit Hochvolt-Batterie und e-Achse macht es möglich.  
[www.schmitz-cargobull.de/URL](http://www.schmitz-cargobull.de/URL)

VOLLELEKTRISCHE TRANSPORTKÄLTEMASCHINE  
**S.CU ep85**

REKUPERATIVE  
**e-Achse**

HOCHVOLT  
**Batterie**

## Welche Herausforderungen bringt das Thema Nachhaltigkeit mit sich?

Bis 2030 wollen wir klimaneutral sein, auch durch nachhaltige Standorte. Wir haben Anfang des Jahres mit dem C3 Bremen ein Leuchtturmprojekt eröffnet, das sich selbst durch eine 80.000 Quadratmeter große PV-Anlage auf dem Dach mit Energie versorgt. Die Maßnahmen unserer „Mission Klima“ lassen wir uns von der Initiative Science Based Targets auditieren. Zudem testen wir den Einsatz alternativer Antriebe, etwa in Berlin, wo wir mit vollelektrischen Fahrzeugen einen Shuttleverkehr für einen Kunden betreiben.

## Und auf Kundenseite?

Unsere Kunden wiederum haben unterschiedliche Antworten auf das Thema Nachhaltigkeit gefunden. Wir profitieren etwa von dem Thema Energieautarkie, etwa durch Kunden aus dem Bereich erneuerbare Energie. Hersteller von Windkrafthersteller nutzen unsere Eurogate-Standorte Hamburg und Wilhelmshaven etwa als Eingangshäfen. Und natürlich ist die Frage, was der Flottenwechsel für die Logistik bedeutet. Wobei ich mir sicher bin, dass auch über 2030 hinaus Verbrennermotoren im Einsatz sein werden, etwa für schwere Bau- und Landmaschinen.

## Welche Entwicklung sehen Sie bei den Lkw?

Auch der Markt für elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge wird sich, wie im Pkw-Bereich, irgendwann zurechtfinden. Das hat mit den leichten Nutzfahrzeugen angefangen und geht jetzt langsam in die nächste Stufe Richtung schwere Nutzfahrzeuge. Man darf aber nicht vergessen, dass BEV-Lkw nicht nur klimaneutral, sondern auch umsatzneutral sein müssen. Die neuen Fahrzeuge mit den erheblichen Mehrkosten zu implementieren ist aktuell nur in bestimmten Anwendungsfällen wirtschaftlich.

## Was halten Sie von Wasserstoff beziehungsweise dem Brennstoffzellenantrieb?

Ob E-Fuels, Wasserstoff oder batterieelektrisch – da sind wir komplett technologieoffen. Ich bin ein Verfechter davon, den Markt wirken zu lassen. Die bessere Lösung wird sich durchsetzen. Nur aktuell ist wie gesagt der wirtschaftliche Einsatz der Diesel-Alternativen noch sehr hoch.



## Wie geht die BLG mit der Digitalisierung um?

Für die Themen Technologisierung und Automatisierung in der Kontraktlogistik haben wir extra einen Head of Technology installiert. Desessen Aufgabe ist es, zu überlegen, wie Prozesse automatisiert werden können, wie der Workflow medienbruchfrei gelingt, wo sich Robotik einsetzen lässt. Allerdings muss man auch sehen: Irgendwann ist auch eine Abrisskante erreicht, denn hinter jeder Automatisierung stehen auch Investitionen. Die richtige Balance finden – zwischen einem hohen Automatisierungsgrad und möglichst großer Flexibilität in den Prozessen – ist sehr wichtig. Ziel ist heute nicht mehr, eine große Lösung für alles zu finden, wir denken eher an Plug-and-Play-Modelle, die flexibel an die Anforderungen anpassbar sind.

## BLG und Dekra kooperieren

## Wie steht es um das Thema Fachkräftemangel?

Auch hier merken den demografischen Wandel sehr deutlich. Hier sehe ich eine große Konkurrenz der öffentlichen Hand, etwa der Bundeswehr und anderen Organisationen, die in der Coronazeit mehrere tausend Stellen geschaffen haben. Diese Menschen fehlen dem Geschäftsmarkt. Der Kampf um Fachkräfte wird uns alle weiter begleiten. Aber: In unseren Standortmannschaften sind teilweise bis zu 60 Nationalitäten vertreten. In dieser Hinsicht ist die Migration zum einen eine Herausforderung, etwa was die Sprachkompetenz der Mitarbeitenden angeht. Zum anderen ist sie aber ein großer Segen.

## Wie ist Ihr Standpunkt beim Thema Netzwerke?

Das Thema ist sehr wichtig, denn wir sehen, dass jede Anwendung und jedes Feld inzwischen mehr inhaltlichen Tiefgang erfordert als noch vor 15 Jahren. Spezialisierung heißt ja auch, wie man es als Unternehmen schafft, den angrenzenden Bereich, also Lieferanten und Kunden, mitzunehmen, wie man Kooperationen in der Breite entwickelt, wie man sich also ein gesamtes Ökosystem schafft. Das erfordert eine andere Offenheit und die Bereitschaft, miteinander zu kooperieren. Vielleicht sucht man sich für bestimmte Projekte nur kurzfristige Partner – da ist in der heutigen Logistik viel mehr Dynamik als bisher drin. Konfigurations-Management, also die Verknüpfung von unterschiedlichen Assets, ist aus meiner Sicht die Schlüsselfähigkeit für die Zukunft.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: BLG Logistics Group

## DAS UNTERNEHMEN

- Die BLG Logistics Group wurde 1877 gegründet und hat ihren Sitz in Bremen.
- Der Seehafen- und Logistikdienstleister hat ein internationales Netzwerk mit mehr als 100 Standorten.
- Die Geschäftsbereiche Automobile und Container sind nach Unternehmensangaben führend in Europa. Der Geschäftsbereich Contract gehört demnach zu den führenden deutschen Anbietern.

Einweihung der neuen XXL-Logistikanlage C3 Bremen der BLG: Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands BLG, Andreas Bovenschulte, Bürgermeisters Bremen, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Robert Habeck, Maike Schaefer, Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie Jörg Burzer, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG, Produktion und Supply Chain Management

## SONDERPREIS NACHHALTIGKEIT

- Im November hat Matthias Magnor die BLG den Sonderpreis „Energieeffizienz“ der deutschen Mobilitätswirtschaft für das nachhaltige Logistikzentrum „C3 Bremen“ in der Frankfurter Paulskirche entgegengenommen.
- An dem Standort im Bremer GVZ bündelt das Unternehmen die Logistikaktivitäten für das globale Mercedes-Benz CKD-Produktionsnetzwerk in Deutschland: Fahrzeugteile werden nach der Completely-Knocked-Down-Methode (CKD) für den Versand über die großen deutschen Seehäfen weltweit vorbereitet.
- Maßgeblich für den Preis waren neben dem Logistikkonzept das ganzheitliche Energiekonzept für Heizung, Warmwasser und Lüftung sowie eine umfassenden Gebäudeisolierung und intelligente Lichtsteuerung, aber vor allem die Eigenenergieerzeugungskapazität des Gebäudes.
- Die mehr als 80.000 Quadratmeter umfassende Dachfläche des Gebäudes beherbergt die größte zusammenhängende Dach-Photovoltaikanlage auf einer Industrieimmobilie in Deutschland.











# Neustart bei den Verbrennern

Ford-Lkw halten Einzug in die Flotte – Ansorge Logistik zieht HVO LNG vor



Rund 150 rote Lkw umfasst die Flotte von Ansorge Logistik. Hinzu kommt ein Vielfaches an Aufliegern und Wechselbehältern, da das Unternehmen im Kombinierten Verkehr unterwegs ist. Hatte das Unternehmen vor mehreren Jahren noch überwiegend Scania-Zugmaschinen im Einsatz, ergibt sich im Jahr 2023 ein buntes Bild: Zu etwa gleichen Teilen gehören Actros-Modelle von Daimler Truck und TGX-Lkw von MAN zum Fuhrpark, Scania ist als dritte Diesel-Marke dabei. Iveco steuert insgesamt elf LNG-Lkw des Modells S-Way NP bei, und von Volvo stammen neun batterie-elektrisch angetriebene Modelle FH Electric.

Noch ein Exot auf Deutschlands Straßen: der schwere Ford F-Max. Ein erstes Modell hat sich bei Ansorge Logistik im Fuhrpark bereits bewährt, weitere sind bestellt.

Anzeige

## KÖGEL

BECAUSE WE CARE

LEICHT IST DAS NEUE GROSS.

### KÖGEL LIGHT PLUS

- ✓ höchste Nutzlast\*
- ✓ nachweisliche Kraftstoffersparnis\*
- ✓ erprobte Stabilität

\*mehr Informationen finden Sie unter:  
[www.koegel.com/CO2](http://www.koegel.com/CO2)

[www.koegel.com](http://www.koegel.com)

Damit nicht genug: Eine sechste Lkw-Marke ist im Anmarsch, die bisher in Deutschland eher ein Exot ist: Ford, vom Generalimporteur F-Trucks Deutschland aus Crailsheim geliefert. Ein Vorführfahrzeug ist seit etwa fünf Monaten in der Flotte und hat bis Ende November etwa 50.000 Kilometer absolviert. Die Ansorge Logistik-Chefs werten dessen Leistung als solide. „Der Verbrauch geht in Ordnung. Das ist ein Fahrzeug, mit dem man vernünftig Güterverkehr betreiben kann“, bilanziert der geschäftsführende Gesellschafter Wolfgang Thoma. Fahrer schätzten vor allem den Komfort und das große Fahrerhaus. „Das zweite Bett ist ein Riesensargument für sie.“



Selbst erzeugter Sonnenstrom: Der Logistikdienstleister nutzt seine Dachflächen für Photovoltaikanlagen und kann 1,75 Millionen kWh Strom im Jahr produzieren.

Insgesamt sieben Ford-Verbrenner mit 500-PS-Motor des Modells F-Max hat Ansorge Logistik geordert. Elf weitere könnten perspektivisch Einzug halten und im alpenquerenden Verkehr in Italien eingesetzt werden, was aber noch in Prüfung ist. „Es stimmt, wir wandeln mit dem Ford zwar auf dem Diesel- und nicht auf dem Elektro-Pfad“, räumt Thoma ein. Doch auch beim Verbrenner gebe es Optimierungspotenziale. Und beim Service kann sich Ansorge Logistik an sein bisheriges Mercedes-Haus wenden.

Wenig Begeisterung haben dagegen die Gasfahrzeuge bei dem Logistikdienstleister ausgelöst. Die Tankvorgänge seien länger und aufwendiger und Fahrer mitunter verärgert, wenn Tankstellen ihren Dienst verweigerten – von den extremen Preissprüngen ganz zu schweigen. Nächstes Jahr gehen die LNG-Lkw zurück. Deutlich mehr Potenzial sehen die Firmenchefs Wolfgang Thoma und Benedikt Roßmann im Kraftstoff HVO 100. „Das wäre eine riesige Chance, Dieselfahrzeuge nahezu CO<sub>2</sub>-frei zu betreiben“, sagt Roßmann. Doch dazu müsse dieser Kraftstoff erst einmal in ausreichenden Mengen verfügbar sein.

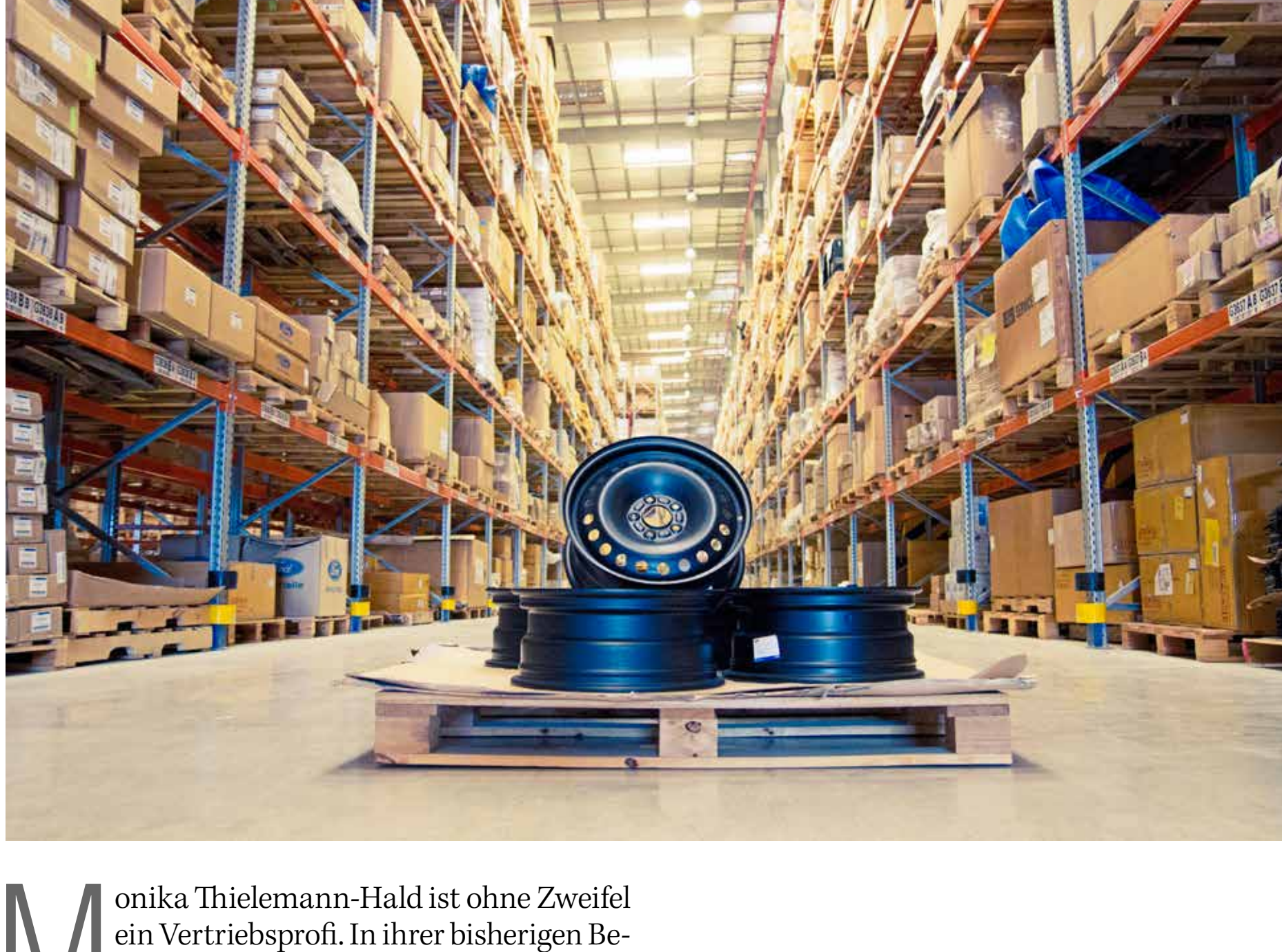


Rot gefärbt und trotzdem bunt gemischt: Rund 150 Lkw mehrerer Marken umfasst der Fuhrpark von Ansorge Logistik.



# Die gesamte Bandbreite

Monika Thielemann-Hald, Vorstand Automobillogistik bei Hellmann –  
Faszination für Vielfältigkeit des Vertriebs



Monika Thielemann-Hald ist ohne Zweifel ein Vertriebsprofi. In ihrer bisherigen Berufslaufbahn hat sie in diesem Segment Erfahrungen bei vier großen Namen der Branche gesammelt. Zunächst als Assistentin der Geschäftsleitung beim Logistikkdienstleister Dachser in Kornwestheim. Bereits Anfang der 1990er Jahre war sie dort „stark vertriebsorientiert“ und verschrieb sich diesem Bereich.

Anschließend arbeitete sie neun Jahre lang in verschiedenen Positionen bei DB Schenker. Dort betreute sie als Global Account Direktor die in Stuttgart ansässigen Automobilhersteller und namhaften Automobillieferanten und verantwortete zugleich den europaweiten Vertrieb des Segments Industriegüter und Chemie.

Von Schenker wechselte sie zu Panalpina Weltransport und entwickelte den Bereich Automotive & Manufacturing in fünf Jahren zum größten Industrie-segment des Schweizer Logistikers hinsichtlich Umsatz, Volumen und Gross Profit. „Der Bereich Vertrieb umfasst alle Verkehrsträger, alle Produkte und vielfältige Aufgaben im Unternehmen“, sagt Thielemann-Hald. „Wir bekommen das komplette Spektrum mit und können es gestalten.“ Vor allem in der Logistik habe die Vertriebstätigkeit einen hohen Stellenwert und Sorge für den Umsatz.

## Kurze Ausflüge in andere Sparten

An der Automobillogistik gefällt ihr die Mittelfristigkeit und die enge Zusammenarbeit mit den Kunden. Außerdem sei sie Asset-basiert und biete ein großes Investitionsvolumen.

Ausflüge in andere Sparten wie High Tech oder Industrial Solutions waren von kurzer Dauer. Nicht einmal die Projektkoordination der Olympischen Spiele in Sydney 2000 konnten sie von ihrem Weg abbringen. Ein Highlight in ihrer Berufslaufbahn stellen sie dennoch dar.

Bei Hellmann verantwortet sie seit drei Jahren die weltweite Automobillogistik. Ihre neue Position trat sie pünktlich zu Beginn der Corona-Pandemie an. Kein leichter Start. War es doch schwieriger, ein internes und externes Netzwerk aufzubauen, das Team kennenzulernen und mit den Kunden zu interagieren. „Dafür war die Einarbeitung schnell und effektiv“, sagt die 54-Jährige.

Die Kombination aus beidem, Online und Präsenz, findet sie empfehlenswert. Diese Arbeitsform lebt sie aktuell. Ihr Büro befindet sich in ihrem Haus im Landkreis Heilbronn. Dort lebt sie mit ihrem Ehemann. Je nach Bedarf fährt sie in die Hellmann-Zentrale nach Osnabrück. Und sie ist weltweit unterwegs. „Das Reisen habe ich während der Corona-Zeit vermisst“, sagt Thielemann-Hald. USA, Mexiko, Asien, Europa: Die Liste ist lang.



„Der Bereich Vertrieb umfasst alle Verkehrsträger, alle Produkte und vielfältige Aufgaben im Unternehmen“

MONIKA THIELE-  
MANN-HALD, GLOBAL  
HEAD OF AUTOMOTIVE  
LOGISTICS, HELLMANN

Anzeige



**Niemand in der Geschichte der Formel 1 hat mehr Grand-Prix-Rennen hinter sich als Bernd Mayländer. Der 52-Jährige war seit 2000 bei fast allen Rennen als FIA F1 Safety-Car-Fahrer im Einsatz – nur viermal hat er Verletzungsbedingung gefehlt. Insgesamt kommt er so auf mehr als 450 Grand-Prix-Einsätze und für die Sicherheit in der Formel 1. Ab 2024 wird DEKRA offizieller Partner von Bernd Mayländer.**

Das Safety-Car hat im Motorsport die Funktion, in Gefahrensituationen – etwa nach einem Unfall oder bei besonders widrigen Wetterverhältnissen – in das Rennen einzugreifen und so die Sicherheit zu gewährleisten. In der Formel 1 wurde es 1973 erstmals eingesetzt und ist seit 1993 ist offiziell bei jedem Rennen im Einsatz. Seit 2000 ist Bernd Mayländer der offizielle FIA F1 Safety-Car-Fahrer; anfangs parallel zu seiner eigenen Karriere als Tourenwagen-Rennfahrer. Allein in der DTM kommt er auf mehr als 80 Starts.

„Für uns Rennfahrer rangiert das Thema Sicherheit bei aller Risikobereitschaft ganz weit oben. Das Safety-Car steht dafür, und ich bin stolz, dass ich mich hier seit 25 Jahren einbringen kann“, so Bernd Mayländer (Foto rechts). „Auch für DEKRA hat die Sicherheit oberste Priorität. Das sind die Werte, die uns verbinden, und deshalb freue ich mich sehr über unsere neue Partnerschaft.“

Die neue Vereinbarung läuft zunächst über drei Jahre bis Ende 2026. „Wir freuen uns, dass wir der offizielle Partner von Bernd Mayländer, einer echten Motorsport-Legende, werden“, sagt Guido Kutschera (Foto links), Executive Vice President der DEKRA Gruppe und Verantwortlich für das Geschäft in Deutschland, Österreich und

der Schweiz. „Er verkörpert das Thema Sicherheit in der Formel 1, genauso wie die Marke DEKRA für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause steht. Wir sind überzeugt, dass wir in den kommenden Jahren das Thema Sicherheit gemeinsam noch weiter voranbringen können.“

Bernd Mayländer, geboren 1971 in Waiblingen und aufgewachsen in der Daimlerstadt Schorndorf bei Stuttgart, begann in den späten 1980er Jahren im Kartsport und stieg danach über die Formel Ford in den Porsche Carrera Cup auf. Dort wurde er 1994 jüngster Gesamtsieger; ein Jahr später folgte der Einstieg in die DTM. Anschließend fuhr Mayländer FIA-GT-Sportwagenrennen sowie die berühmten 24-Stunden-Rennen in Le Mans und auf dem Nürburgring, wo er im Jahr 2000 gemeinsam mit Uwe Alzen, Michael Bartels und Alfrid Hege gewann. Anfang der 2000er-Jahre startete Mayländer wieder in der DTM, schon parallel zu seiner Funktion als FIA F1 Safety-Car-Pilot in der Formel 1. 2019 stellte er einen neuen Rekord auf, was die Zahl der Grand Prix angeht, den er seitdem weiter ausgebaut hat. Mayländer ist nach wie vor in seiner Heimat im Remstal verwurzelt und ist dort 2021 auch in den Weinbau eingestiegen.

[www.dekra.de](http://www.dekra.de)

An ihrem aktuellen Arbeitgeber schätzt die Diplom-Betriebswirtin (BA) die positive Unternehmenskultur. Der „Caring“-Gedanke gehört zum Leitbild. Das zeigt sich auch bei den gegenwärtigen Kriegen und Krisen. Nach Ausbruch des Ukraine-Kriegs im Februar 2022 kümmerte sich der Logistiker zum Beispiel um seine Mitarbeitenden in der Ukraine. Unter anderem wurden über den Verein „Hellmann helps“ Power Banks verteilt, um Stromausfälle überbrücken zu können. Darüber hinaus gab es zahlreiche Hilfstransporte in die Kriegsregion.

## Auswirkungen des Ukraine-Kriegs

„Geschäftlich hat uns der Ukraine-Krieg getroffen“, sagt Thielemann-Hald. Zum Beispiel fehle durch den Wegfall der Haupttroute der Transsibirischen Eisenbahn eine maßgebliche Säule der nachhaltigen Alternative zum Luftverkehr. Ihre Aufgaben als Global Head of Automotive Logistics fasst sie so zusammen: „Wir setzen Strategien und Initiativen im Bereich Automotive auf und um, sind im Team für unsere Großkunden verantwortlich und entwickeln strategische Lösungen für die Zukunft.“

Ihr Team ist über den gesamten Globus verteilt. Bei der Auswahl ihrer Mitarbeitenden gilt „Qualification first“. Aber Thielemann-Hald achtet auch auf Diversität. Ein Thema, das Hellmann stark vorantreibt. „Trotz der vermeintlichen Männerdomäne Automotive ist das Geschlechterverhältnis in meinem Team ausgewogen.“ Sie hat in den vergangenen Jahren mehrere Führungskräfte trainings absolviert und sich 2019 zur Mediatorin ausbilden lassen.

Veränderungsprozesse stößt Thielemann-Hald nicht nur intern an. Sondern auch im Hinblick auf die Mobilitätsformen der Zukunft. „Uns erwartet ein Blumenstrauss an Veränderungen“, sagt die Schwäbin. Batterieentwicklung, Nearshoring – also die Verlagerung neuer Aktivitäten ins nahe Ausland – sowie neue Anforderungen an die Lieferkette: Nur eine Auswahl an Themen, die sie aktuell beschäftigt.

## Nachhaltigkeit im Blick

Konkrete Lösungen sehen zum Beispiel so aus: Die Lieferung eines chinesischen Unternehmens an einen deutschen Autohersteller läuft auf der letzten Meile über einen täglichen Zug. Weitere Alternativen zum klassischen Diesel-Lkw sind zum Beispiel Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. In diesem Bereich laufen bei Hellmann viele Testphasen. „Für die Testphasen gibt es keinen Endpunkt“, sagt Thielemann-Hald. Es handle sich um eine stetige Weiterentwicklung. Speziell für den Bereich Automotive hat sie sich im nächsten Jahr unter anderem Lösungen für die Batterielogistik vorgenommen.

Das Thema Nachhaltigkeit lebt sie auch privat. Seit April fahren ihr Mann, der ebenfalls Logistiker ist, und sie ein E-Auto, geladen sind direkt am Haus. Auf dem Dach befindet sich eine Photovoltaikanlage. Für sie ein Gewinn: „Jeder, der sagt, dass ihn die fehlende Infrastruktur behindert, hat es nicht wirklich probiert.“

Ihr Wohnmobil dagegen fährt mit herkömmlichem Diesel. „Da sind wir leider mangels Alternativen weniger nachhaltig.“ Aber die Reisen durch ganz Europa sind ihr wichtig und ein Ausgleich zum oft stressigen Job. Es kommt eben auch auf die Balance an.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Hellmann Worldwide Logistics

# 2015

IN DIESEM  
JAHR HAT SIE  
SICH ZUR  
MEDIATORIN  
AUSBILDEN  
LASSEN

## ZUR PERSON

- Monika Thielemann-Hald ist Diplom-Betriebswirtin (BA) mit Fachrichtung Spedition
- Sie startete ihre Karriere 1991 bei Dachser in Kornwestheim bei Stuttgart
- Nach Stationen bei DB Schenker (1994 bis 2013) und Panalpina (2014 bis 2020) ist sie seit 2020 bei Hellmann Worldwide Logistics für die Automobillogistik weltweit verantwortlich

Hellmann kooperiert  
mit Shipzero

STARTSEITE



# Normen in der Telematik erwünscht

Standards als Transferinstrument der Digitalisierung – Streitthema offene Schnittstellen



Der Zwist um die Freigabe und problemlose Übergabe von Daten aus der Transportlogistik ist alles andere als neu – und dennoch so aktuell wie nie. Hintergrund ist die zunehmende Digitalisierung. Daher werden, insbesondere bei den Telematik-Drittanbietern, die Stimmen lauter, eine offene Schnittstelle zu etablieren.

Speerspitze dieser Bewegung ist der Verband OpenTelematics. Dessen Mitglieder, mittlerweile mehr als 50 Unternehmen, setzen sich für eine Open-Source-Lösung ein. Diese ist auf dem Portal GitLab einsehbar, ein Onlinedienst zur Software-Entwicklung und Versionsverwaltung von Software-Projekten. Thomas Gräbner, Vorstand, OpenTelematics, sieht sich und seine Mitstreiter als Brückenbauer – beziehungsweise auch als Übersetzer.

## Übersetzung wie bei Dialekten

Im deutschen Sprachgebrauch gibt es in den Dialekten verschiedene Begriffe für ein und dasselbe Wort. Ob Geckesbusch oder Bettbrunzer, gemeint ist in beiden Fällen der Löwenzahn. „Im Gespräch frage ich nach, als Mensch geht das. In der digitalen Welt, die aus Nullen und Einsen besteht, bekomme ich hingegen lediglich eine Fehlermeldung“, sagt Gräbner. Folglich braucht es an dieser Stelle einen Dolmetscher. Oder anders ausgedrückt: Es ist eine Schnittstelle vonnöten, damit die Systeme fehlerfrei miteinander kommunizieren können. In vielen Fällen werden dazu bilaterale Schnittstellen aufgesetzt. Das kostet Zeit und Geld – und das immer wieder von Neuem.

Erschwerend hinzu kommt laut Gräbner, dass in der Logistik eine Vielzahl an Systemen im Einsatz ist. Ob ERP, TMS, CRM oder FMS, alle müssen sich untereinander austauschen können. „Leider sind das alles Inselösungen und jede hat ihren eigenen Dialekt“, erläutert der OpenTelematics-Vorstand.

Der Verband plädiert daher für eine standardisierte API (Application Programming Interface). Diese Schnittstelle könnte die Implementierung von Systemen wesentlich beschleunigen und den Wechsel kostengünstiger machen. „Wobei auch eine Standard-API dann nicht alles zu 100 Prozent abdecken kann“, erläutert Gräbner. Schneller und günstiger werde es dadurch aber allemal.

## OpenTelematics-API in der Praxis

In der Praxis haben das seine beiden Verbandskollegen Daniel Thommen, Managing Director von LostnFound und Jens Uwe Tonne, Vorstand der Couplink Group, bereits durchexerziert – beim Transportunternehmen Dörsam + Nickel, das zum Entsorgungsspezialisten für gefährliche Abfälle Indaver gehört.

Das Unternehmen hat seit rund acht Jahren an den Trailern und Containern Ortungsboxen von LostnFound im Einsatz. Im Zuge der Digitalisierung sollten nun Tablets mit der Couplink-Lösung eingeführt werden. Schnell war klar, dass die beiden Telematiker zusammenarbeiten. „Es ging darum, dass jeder seine speziellen Vorteile einbringt – im Sinne des Kunden“, berichtet Tonne. Mittels der OpenTelematics-Schnittstelle sei das kein Problem gewesen. Die gesammelten Daten werden nun von den LostnFound-Trackern an das Couplink-System weitergegeben. „Die Daten gehören ohnehin dem Kunden“, sagt Tonne. Den Kunden wiederum müsse ein IT-Dienstleister an sich binden, weil dessen Produkt gut ist – „und nicht, weil er Angst davor hat, die proprietäre Schnittstelle zu wechseln“, erklärt der Couplink-Vorstand.

LostnFound übernimmt neben dem Tracking auch das Schadenmanagement bei Dörsam + Nickel. Auch an dieser Stelle findet eine nahtlose Übergabe aller Informationen statt. Der Logistiker wiederum kann alle Infos in einem Portal einsehen und verwalten.



*„Leider sind das alles Inselösungen und jede hat ihren eigenen Dialekt“*

THOMAS GRÄBNER,  
VORSTAND  
OPENTELEMATICS



*„Auch eine Standard-API kann nicht alles zu 100 Prozent abdecken“*

DANIEL THOMMEN,  
MANAGING DIRECTOR  
LOSTNFOUND

## DIE NORMUNG

- Das Deutsche Institut für Normung (DIN) ist als Verein organisiert
- Aktuell hat die DIN rund 550 Beschäftigte
- Darüber hinaus arbeiten etwa 37.000 Experten in dem Verein mit
- Bei den erarbeiteten Normen handelt es sich um freiwillige Standards
- Dabei können sowohl materielle und immaterielle Gegenstände vereinheitlicht sein
- Jährlich gibt es etwa 2.000 neue DIN-Normen
- Aktuell arbeiten allein 36 Arbeitsgruppen zum Thema Wasserstoff
- Andere arbeiten an digitalen Standards, die direkt in ein System übernommen werden können

Anzeige

## GRENZENLOS MAUTEN MIT AXXÈS

**DER EXPERTE FÜR DIGITALE DIENSTE UND MAUTLÖSUNGEN FÜR TRANSPORTPROFIS**

WWW.AXXES.EU  
AXXES.GMBH@AXXES.FR

Doch machen sich die Telematikanbieter nun untereinander keine Konkurrenz mehr? „Zusammenarbeit beim Standard – Wettbewerb bei der Umsetzung“, lautet in diesem Zusammenhang das Credo von Thommen. Konkurrenz belebt also auch weiterhin das Geschäft.

## Norm bedeutet Verlässlichkeit

Wie das im großen Stil funktioniert, verdeutlicht Jan Dittberner, Gruppenleiter Luftfahrt und Koordinationungsstelle Logistik, beim Deutschen Institut für Normung (DIN). Für ihn ist die Normung ein Transferinstrument der Digitalisierung. Anders als bei technischen oder rechtlichen Standards müsse bei einer Normung nicht alles gleich sein. Darüber hinaus habe jeder die Möglichkeit, an einer Norm mitzuarbeiten und so auf diese Einfluss zu nehmen – auch im Zusammenspiel mit Wettbewerbern. „Vor dem Hintergrund der Wettbewerbsfähigkeit macht es daher Sinn, sich hier zu engagieren“, erläutert Dittberner.

Wobei nicht nur die Hersteller und Zulieferer, sondern auch Nutzer ihre Standpunkte einbringen können. Im weiteren Verlauf werde dann an einem Konsens gearbeitet. Letztlich gehe es um technische Regeln, die Handlungsempfehlungen enthalten. Es ist ein Werkzeug, das allen Beteiligten das Leben leichter machen soll. „Alles, was man zusammenführt, kann man in eine Norm gießen. Dann wird ein erstes Prüfverfahren festgelegt – und so entwickelt es sich Schritt für Schritt“, erklärt der DIN-Experte. Im Fall der Logistik könnten sich etwa Fahrzeughersteller, Zulieferer aber auch Transportunternehmer zusammensetzen. Dabei kann es dann um Software oder sogar um den Einsatz von Künstlicher Intelligenz gehen.

In jedem Fall gilt: „Ich habe eine Vergleichbarkeit und für den Kunden die Sicherheit, dass es passt“, erklärt Dittberner. Wie beim Papier: „Wenn ich ein DIN-A4-Loch habe, weiß ich, dass sich ein Schnellhefter passt und dieser wiederum ins Billy-Regal.“ A-Formate gelten mittlerweile auch über Deutschland hinaus. Selbst das PDF richtet sich danach aus.

## Investition in die Zukunft

Ist die Normung ein lästiger, langweiliger und langwieriger Prozess? Der DIN-Fachmann sieht das Ganze eher als Investition in die Zukunft. „Ich weiß zumindest zum Teil, was die anderen machen und habe so einen Wettbewerbsvorteil“, ist er überzeugt. Wer bei der Normung dabei sei, der gestalte die Zukunft.

Und noch eine Folge der Normung hat Dittberner parat: „Die deutsche Wirtschaft spart jedes Jahr rund 17 Milliarden Euro aufgrund von Normen.“ Das sei ungefähr ein 60-faches Return on Investment mit Blick auf die zuvor eingebrachten Leistungen. Ein zusätzlicher Vorteil im Vergleich zu Eigenentwicklungen liegt auf der Hand. Das Know-how bei proprietären Lösungen liegt meist an wenigen Personen. Scheiden diese aus dem Unternehmen aus, kann das zu Problemen führen. Nicht so, wenn auf eine Norm gesetzt wird. Zu guter Letzt Sorge die DIN dann dafür, dass die Norm auch international Anwendung findet.

Text: Carsten Nallinger | Fotos: Werner Popp, iStockphoto/Couplink Group



*„Die Daten gehören dem Kunden“*

JENS UWE TONNE,  
VORSTAND  
COUPLINK GROUP



*„Ich habe eine Vergleichbarkeit und für den Kunden die Sicherheit, dass es passt“*

JAN DITTBERNER,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
DER KOORDINIERUNGS-  
STELLE LOGISTIK,  
BEIM DEUTSCHEN INSTITUT  
FÜR NORMUNG

**STARTSEITE**



# Bescheidene Bauarbeiter

Vergleich Mercedes 1622 NG und Atego 1530 – die beiden Arbeitstiere feiern den 50. beziehungsweise 25. Geburtstag



Von chromblitzenden und in kunstvolle Airbrush-Kleider gehüllten Fernverkehrs-Größen sind die Protagonisten dieses Berichts ungefähr so weit entfernt wie ein Gabelstapler vom Transporthubschrauber. Aber sind es nicht gerade die unscheinbaren Arbeitstiere, die nach vielen Jahren zumindest eine kleine Ehrung verdienen? Wir sind genau davon überzeugt und haben uns daher gleich zwei Kipper zum Generationentreff eingeladen: den NG, der 2023 seinen 50. Geburtstag feiert. Und den Atego, der immerhin schon seit 25 Jahren stets zu Diensten steht.

Eines verbindet die umtriebigen Kipper mit den luxuriösen Fernverkehrs-Lkw dann ja auch: Angeschafft wurden sie von ihren Eignern als Investitionsgut mit dem Ziel der Gewinnerwirtschaftung. Und je zuverlässiger und klagloser sie ihrer Aufgabe nachkommen, desto zufriedener wird ihr Besitzer mit ihnen sein. Und bei ganz besonders treuen Exemplaren kann aus dieser Zufriedenheit auch so etwas wie Dankbarkeit erwachsen.

## Erster Einsatzort war der Steinbruch

Ganz sicher trifft das so auf Oliver zu. Er ist Entwickler bei Mercedes-Benz Trucks und leidenschaftlicher Fahrer seines Lkw aus der legendären „Neuen Generation“. Als er seinen Sechzehntonner gemeinsam mit seinem Vater vor nunmehr 27 Jahren vom Erstbesitzer erwarb, hatte dieser bereits eine arbeitsreiche Zeit im Steinbruch hinter sich.

Aber bis zum Status des Liebhaberfahrzeugs sollte es noch einige Jahre dauern. Schließlich galt es für den elterlichen Betrieb zunächst einen Supermarkt, ein Hotel und verschiedene Häuser zu bauen. Die dabei anfallenden Erd- und Materialbewegungen nebst Zugleistungen von einem nicht gerade klein geratenen Turmdrehkran wurden einzig und allein vom NG bewältigt.

Danach folgte ein Schattendasein als Gelegenheitsarbeiter. Doch auch diese abträgliche Lebensweise als Laternenparker konnte ihm nichts anhaben: Alle lebenswichtigen Teile funktionierten weiterhin nach jedem Druck auf den mittlerweile abgegriffenen Startknopf. Ein wichtiges Argument für Oliver, seinem verdienten Kameraden im Jahre 2017 eine Frischzellenkur zukommen zu lassen.



Die Rückkehr zum originalen „Lkw-Grau“ und „Ochsenblutrot“ auf allen metallischen Oberflächen sowie eine allgemeine Aufarbeitung erhoben das Nutzfahrzeug schließlich in den Sammlerstatus, völlig zurecht gekrönt vom ersehnten „H“ auf dem Kennzeichen. Der Motor blieb dabei im Übrigen bis zum heutigen Tage ungeöffnet haltbar und zaubert mit seinem charakteristischen Rasseln durch den kunstvoll geschwungenen Doppelauspuff ein Lächeln ins Gesicht.

Ähnlich, aber doch anders verhält es sich bei Daimler-Truck-Werksingenieur Dirk Stranz, der – betrachten wir die Mercedes-Benz-LK-Baureihe als Sohn des NG – mit dem „Atego“ getauften Enkel zum Generationentreff vorgefahren ist. Schon seit Kindesbeinen Lkw-begeistert, hat Dirk seine Leidenschaft zum Beruf gemacht und in der Testphase der aktuellen Atego-Baureihe auf unzähligen Erprobungskilometern eben diesen ins Herz geschlossen. Da war der Atego allerdings noch einige Jahre auf der StraÙe. Sein offizielles Geburtsjahr nämlich lautet 1998.

## Atego 2013 zweites Mal überarbeitet

2013 schließlich erlebte er schon seine zweite Überarbeitung. Bereits 2004 hatte das geschwungene und in dezemtem Grau gehaltene Cockpit die kantige und (zumindest für einen gewissen Zeitraum) modisch-blaue Variante aus dem Fahrerhaus verdrängt. Gleichzeitig waren die vorderen Blinker in den dem großen Bruder Actros nachempfundenen Kühlergrill gewandert.

Die strengen Euro-6-Abgasgrenzwerte forcierten schließlich zu einer gänzlich neuen Motorengeneration für den Atego. Im Zuge der Integration des OM 934 Vierzylinders und OM 936 Sechszylinders sahen die Ingenieure die Gelegenheit, den schon damals durch Zuverlässigkeit und Genügsamkeit glänzenden Verteilerverkehrsliebhaber auch sonst grundlegend zu optimieren.

Die bis dahin nur an drei Punkten gelagerte Kabine wurde auf nun vier Feder-Dämpfer-Elemente gebettet, die Hinterachse fahrdynamisch verbessert und der stets von Unruhe geplagte Schalthebel auf dem Motortunnel wick einem gelasseneren Kameraden im Griffbereich des Fahrers. Das schafft auch mehr Raum für den im Baubereich oft nützlichen Mittensitz.



Immer mehr Kunden griffen allerdings zur mit sechs und acht Stufen erhältlichen Schaltautomatik. Eine Option, die für den NG-Opa anno 1973 noch nicht zur Verfügung stand. Erst die als SK (Schwere Klasse) bekannte Folgegeneration offerierte 1989 die erste halbautomatische Schaltung EPS. Während sich mancher Kieskutscher im NG einst an seinen über Teleskopstange mit der Schaltbox verbundenen Hebel klammerte, steigen seine Kollegen heute mit Freude in den mit allerlei Helferlein ausgestatteten Atego 1530.

## Mehr Komfort im Atego

Mit Tempomat, Klimaanlage, luftgefedertem Sitz, Sitzheizung und nicht zuletzt mehr Stauraum in der durch geschicktes Ausrücken der Rückwand vergrößerten Hütte geht 's dann doch geschmeidiger durch den harten Arbeitsalltag. Und auch das Werkstattpersonal freut sich zwar über den Besuch des NG-Rentners, würde ihn aber angesichts unzähliger, stetiger Aufmerksamkeit bedürftiger Schmierstellen nicht gegen den Atego tausenden wollen. Von den Wartungsintervallen der Aggregate ganz zu schweigen.

Beim abschließenden Fototermin mit Sandkastenspiel treffen wir auf der Baustelle Daniel, den Chef des dort tätigen Erdbauunternehmens. Was sagt er zu unseren Testfahrten? Mit glänzenden Augen und dem Alter gebührenden Respekt tritt er an Opa-NG heran, kommt dann aber, wen wundert 's, recht schnell auf die wirtschaftlichen Aspekte zu sprechen.

Er schätzt die niedrigen Unterhaltskosten des Atego genauso wie das insbesondere beim Fünfzehntonner günstige Verhältnis von Eigengewicht und Nutzlast. Bei nur 6.800 Kilogramm Leergewicht darf der hier linearit-blaue Filius über acht Tonnen Ladung über die Straße schleppen. In der Variante als Sechzehntonner folglich nochmal 1.000 Kilo extra. Da kann Opa, der unbeladen mit guten fünf Zentnern mehr auf die Welt gekommen ist, nicht mithalten. Und dann sind da noch die unzeitgemäßen Trinksitten seines OM 421 in Sechszylinder-V-Form. Da ist der junge Bodybuilder doch um einiges gesundheits- beziehungsweise umweltbewusster unterwegs. Er begnügt sich mit deutlich weniger, obwohl neben einem Schlückchen Adblue. Und das, obwohl unter der Kabine gut 80 Pferde mehr schuffen.

## TECHNISCHE DATEN

	Mercedes-Benz 1622 NG	Mercedes-Benz Atego 1530
<b>Motor</b>	OM 421 Sechszylinder in V-Form	OM 936 Reihensechszylinder
<b>Hubraum</b>	11,3 l	7,7 l
<b>Leistung</b>	216 PS	299 PS
<b>Drehmoment</b>	800 Nm	1.200 Nm
<b>Getriebe</b>	Manuelles, synchronisiertes 8-Gang-Getriebe mit zusätzlichem Crawler (Typ G 3/65–9)	Automatisiertes G 140 8-Gang-Getriebe mit Overdrive (Typ G 140–8)
<b>Leergewicht</b>	7.300 kg	6.800 kg
<b>Zul. Gesamtgewicht</b>	16 t	15 t
<b>Bau-Zeitraum NG/Atego</b>	1973 bis 1989	1998 bis heute

Dieser Leistungsüberschuss im Solobetrieb ist für den Bauunternehmer gegebener Anlass, sich nicht der Anhängelast zu erkundigen. Schließlich gibt es stets genug Gerätschaften, die es mit dem beladen fast 13 Tonnen schweren Tandemachsanhänger zu verfrachten gilt. Kein Problem dank der aus 7,7 Litern Hubraum mobilisierten 1.200 Newtonmeter des OM 936. Ist die Steigung dann erklommen, geht es dank High Performance Engine Brake mit 280 kW Bremsleistung auch sicher bergab.

## 216 PS für 28 Tonnen

Und selbst wenn man sich ein Zuggewicht von 28 Tonnen mit dem Sechszylinder 216-Pferden NG als letztes Abenteuer im Straßenverkehr anno 2023 noch vorstellen könnte, so sollte Opa mit seiner Auspuffklappenbremse – die man neudeutsch wohl eher als Soundgenerator bezeichnen würde – in dieser Disziplin besser passen.

Zum Ende wagen wir noch einen Perspektivwechsel. Raus aus den Fahrerhäusern betrachten wir die Zweifachser aus Sicht des Minibagger- beziehungsweise Radladersfahrers und stellen Unterschiede in den Proportionen fest.

Während der Dautel-Aufbau des NG hoch über trapezefederten Achsen mit Reifen der Dimension 13 R 22,5 thront und keinerlei Sicht auf die Ladefläche freigibt, weiß man beim Atego dank der Rahmenhöhe, von nur einem knappen Meter immer, wohin sich die Schaufel in den werksseitig erhältlichen Meiller-Kipper entlädt. Und das, obwohl unser Exemplar auf den optionalen 22,5-Zöllern steht. Mit den 285/70 R 19,5-Rädern wäre das Ladespiel nochmals einfacher.

Aber treiben wir es nicht zu weit mit den Vergleichen. Schließlich könnten die heutigen Aufgaben der Lkw hier nicht unterschiedlicher sein: Der Atego ist der wendige Alleskönner für den Bau. Er bringt Steine, Sand und Kies. Der 1622 NG dagegen bringt Freude für alle, die wissen, was in einem Lasterleben mitunter geleistet werden muss.

Text: Thomas Berger | Fotos: Thomas Küppers

# 1998

wurde

DER ATEGO

ALS NACH-

FOLGER DER

BAUREIHE LK

EINGEFÜHRT

Wie bei Sportwagen steht der Drehzahlmesser in der Mitte, flankiert vom Geschwindigkeitsmesser und der Betriebsdruckanzeige.

Die Rundinstrumente sind noch klassisch analog gehalten und gut zu überblicken. Im zentralen Display lassen sich allerlei Fahrzeugeinstellungen aufrufen.

Mercedes Atego 1530 K: Mittelklasse-Kipper im Test



STARTSEITE



# Das ändert sich 2024

trans aktuell stellt eine Auswahl an Gesetzen und Verordnungen vor, die ab dem nächsten Jahr gelten



Welche neuen Gesetze sollten Unternehmer im nächsten Jahr beachten? Die Mauterhöhung hat die Logistikbranche bereits zum 1. Dezember 2023 getroffen. Zum 1. Januar 2024 folgt die **Mautpflicht für Erdgasfahrzeuge**. Werkseitig mit CNG- oder LNG-Antrieb ausgerüstete Lkw der Euro-Schadstoffklasse 6 werden mautpflichtig.

Ab dem 1. Juli 2024 wird die **Mautpflicht auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen** technisch zulässige Gesamtmasse (tzGm) ausgedehnt. Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen sind von der Mautpflicht befreit. Ein Ausblick: Bis zum 31. Dezember 2025 sind emissionsfreie Fahrzeuge von der Mautpflicht ausgenommen. Ab dem 1. Januar 2026 zahlen sie einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für die Kosten der Infrastruktur – zuzüglich der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

Im November dieses Jahres stand der Kabinettsbeschluss: **Paraffinische Dieselkraftstoffe in Reinform**, wie zum Beispiel HVO 100, sollen ab dem Frühjahr 2024 zugelassen sein. Die entsprechende DIN EN 15940 wird nach Angaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in die 10. Bundesimmissionsschutzverordnung aufgenommen.

Damit sind paraffinische Dieselkraftstoffe in Reinform für die Nutzung in privatwirtschaftlichen Flotten zugelassen. Fahrzeuge dürfen ab Frühjahr 2024 mit HVO, das zu 100 Prozent aus Altspeiseöl hergestellt wurde, betankt werden.

## Leichte Lkw werden sicherer

**Acht Sicherheitsfunktionen** werden ab dem 7. Juli 2024 für neu zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen sowie allen neuen Fahrzeugtypen ab 3,5 Tonnen zur Pflicht. Dazu gehören unter anderem die Notbremsanzeige, die anderen Verkehrsteilnehmern hinter dem Fahrzeug mitteilt, dass dieses plötzlich stoppen muss. Der Rückfahrassistent, das Reifendruckkontrollsystem, die intelligente Geschwindigkeitsassistent sowie Abbiegeassistenten und Sicherheitssysteme, die vor Kollisionen warnen.

Die verpflichtenden Maßnahmen sind gemäß der EU-Verordnung Nr. 2019/2144 anzuwenden, die am 5. Januar 2020 in Kraft getreten ist.

Eine erfreuliche Neuerung für Arbeitnehmer: Zum 1. Januar steigt der **gesetzliche Mindestlohn** in zwei Schritten. Zunächst beträgt die unterste Lohngrenze 12,41 Euro brutto je Stunde. Ein Jahr später steigt sie noch einmal auf 12,82 Euro.

Im November ist das **Fachkräfteeinwanderungsgesetz** in Kraft getreten. Im Januar und im Juni 2024 werden weitere Schritte umgesetzt. Unter anderem wird im Juni die Westbalkanregelung für Staatsangehörige aus Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kosovo, Montenegro, Nordmazedonien und Serbien entfristet und das Kontingent auf 50.000 Arbeitskräfte pro Jahr erhöht.

## Lieferkettengesetz ausgeweitet

Ab 1. Januar gilt die **novellierte Unfallversicherungs-Anzeigeverordnung (UVAV)**. Unfallmeldungen werden ab dem 1. Januar 2028 nur noch digital möglich sein. In der Übergangsphase bis Ende 2027 können Anzeigen trotzdem noch per Post abgegeben werden. Die UVAV regelt Inhalt und Form der Anzeige von Arbeitsunfällen, Wegeunfällen, Schülerunfällen und Berufskrankheiten an die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen sowie die Gestaltung der Vordrucke, Erläuterungen und Hinweise.

Das **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)**, kurz: Lieferkettengesetz, gilt ab dem 1. Januar auch für Unternehmen ab 1.000 Mitarbeitern und damit für eine Vielzahl an mittelständischen Unternehmen. Seit Januar 2023 müssen sich bereits Unternehmen mit mindestens 3.000 Mitarbeitern danach richten. Das LkSG regelt die unternehmerische Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten in globalen Lieferketten. Dazu zählen zum Beispiel der Schutz vor Kinderarbeit, Umweltschutz oder das Recht auf faire Löhne.

## AB DEM FRÜHJAHR SOLL HVO 100 FÜR FLOTTEN ZUGELASSEN SEIN

Im Rahmen des sogenannten **europäischen Mobilitätspaketes** sollten im nächsten Jahr folgende Punkte beachtet werden: Bis einschließlich 31. Dezember 2024 müssen Unternehmer bei im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugen alle analogen, sowie alle digitalen **Fahrtenschreiber** der Generation 1 gegen die neueste Generation 2/Version 2 tauschen. Die erste Nutzung ist der 1. Januar 2025. Ab dem 31. Dezember 2024 wird die **Nachweispflicht** ausgeweitet. Das Fahrpersonal muss ab diesem Tage die Tätigkeiten des laufenden, sowie der vorausgehenden 56 Kalendertage (anstatt der vorausgehenden 28 Kalendertage) bei Kontrollen vorweisen. Das betrifft Schaublätter, Fahrerkarten, Ausdrucke, sonstige Aufzeichnungen und Bescheinigungen, sowie gegebenenfalls die Arbeitszeitpläne bei Personenlinienverkehrsdiensten.

## Mehr Transparenz bei Nachhaltigkeit

Für eine Vielzahl von Unternehmen gilt ab dem nächsten Jahr die neue **EU-Richtlinie Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**. Unternehmen demzufolge ihre Strategien, Ziele und Maßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit offenlegen. Das betrifft auch die Nachhaltigkeitsleistung anhand bestimmter Kennzahlen. Die bisherige Regelung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung betraf rund 500 Unternehmen. Nun sind deutschlandweit mehr als 15.000 Firmen in der Pflicht.

Im September dieses Jahres hat der Bundestag die Novelle des **Gebäudeenergiegesetzes (GEG)** verabschiedet, das ab dem 1. Januar in Kraft tritt. Die Neuregelung des GEG legt fest, welche energetischen Anforderungen Heizungen erfüllen müssen. Jede neu eingebaute Heizung muss 65 Prozent erneuerbare Energie nutzen. Als erneuerbare Energien gelten Strom aus Photovoltaik, Wärme aus Biogas, Bioöl, Holzpellets und Solarthermie. Außerdem zählt Umweltwärme dazu, die Wärmepumpen zum Heizen nutzen, oder sogenannter grüner Wasserstoff. Bestehende Öl- und Gasheizungen dürfen nur noch bis Ende 2044 betrieben werden.

Das GEG sollte aus Mitteln des Klima- und Transformationsfonds (KTF) gefördert werden. Wie der Bund die Subventionen nun finanziert, war zum Redaktionsschluss noch unklar.

Text: Franziska Nieß | Foto: Adobe Stock - vegefox

# 12,41

Euro

PRO STUNDE  
BETRÄGT DER  
GESETZLICHE  
MINDESTLOHN  
AB DEM 1. JANUAR  
2024

# DIN EN 15940

IST DIE NORM  
FÜR PARAFFINISCHE  
KRAFTSTOFFE

# 56

Kalender-  
tage

MÜSSEN  
LKW-FAHRER  
BEI KONTROLLEN  
PROTOKOLLIERT  
VORWEISEN





Von Insidern für Insider: Im Podcast "In der Spur" diskutiert Oliver Trost mit Experten aus der Branche kontrovers, präzise und aktuell die Mega-Trends der Transport- und Nutzfahrzeugbranche. Die Themen-Bandbreite reicht von Digitalisierung bis Nachhaltigkeit und vom Krisenmanagement bis zu smarten Neuerungen in der globalen Wirtschaft. Im aktuellen Podcast

spricht Carsten Taucke, CEO der Nagel-Group, wie wichtig Mitarbeiter und Digitalisierung sind, um im Markt ganz vorne mitzuspielen. Der Podcast „In der Spur“ erscheint alle zwei Wochen bei Apple Podcasts, Spotify, Deezer, Google Podcasts und natürlich unter eurotransport.de/inderspur. Ein Podcast von lastauto omnibus powered by SAF-Holland.



Die DEKRA Betriebsstoff-Liste gehört zu den umfangreichsten Nachschlagewerken. Der Branchenratgeber gewährleistet einen schnellen Überblick über sämtliche am Markt erhältlichen Betriebsstoffe: von Motorölen über Getriebeöle bis hin zu Bremsflüssigkeiten und Reinigungsmitteln. Hier finden Fuhrparkprofis aus Autohäusern, Fuhrparks und Werkstätten auf 238 Seiten schnell und zuverlässig die passenden Betriebsstoffe für ihre Fahrzeuge. Insgesamt umfasst die DEKRA Betriebsstoffliste mehr als 2.500 Produkteinträge, unterteilt

in rund 20 Produktgruppen. Als zusätzlichen Service bietet die trans aktuell-Spezialausgabe Adressen, Ansprechpartner und Vertriebsstrukturen der Lieferanten sowie die neuesten ACEA-Vorschriften und Anwendungshinweise. Die Betriebsstoffliste, seit 1996 aufgelegt, erscheint zweisprachig und steht auch in Englisch zur Verfügung. Die DEKRA Betriebsstoffliste kostet 24,90 Euro (für Abonnenten 22,40 Euro) zzgl. Verpackungs- und Versandkosten. Zu bestellen im Online-Shop unter: eurotransport.de/betriebsstoffliste

Anzeige

**trans aktuell shop**  
EUROTRANSPORT.DE/SHOP

HEFTE, ABOS, BÜCHER, LKW-MODELLE UND MEHR

**Supertrucks**  
Best.-Nr.: 130103

**Vintage Trucks**  
Best.-Nr.: 130105

**INTERNATIONALER ADAC TRUCK GRAND PRIX**  
Best.-Nr.: 130104

**FERNFAHRER SCHWERTRANSPORT 2024**

**Oldtimer**  
Best.-Nr.: 130100

**Roadtrains**  
Best.-Nr.: 130101

**Schwertransport**  
Best.-Nr.: 130102

**American Trucks**  
Best.-Nr.: 130099

**KALENDER 2024**

Format DIN A2  
59,4 cm x 42,0 cm

**JE NUR 24,90€**

inkl. MwSt, zzgl. Verpackung und Versand

**jetzt bestellen: eurotransport.de/shop**  
TELEFON: +49 (0) 711 7252 284 · E-MAIL: TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE

**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

**eurotransport.de**

Früher wissen, was die Nutzfahrzeugbranche bewegt: Nutzen Sie die zielgruppenspezifischen Newsletter von eurotransport.de. Die kostenfreien Newsletter überzeugen mit top-aktuellen Meldungen aus der Branche, Tests, Fahrberichten, den neuesten Videos von eurotransportTV oder ausgewählten Artikeln vor Erscheinen der Printausgabe. Profitieren Sie von exklusiven Informationen, die Ihre Branchenkenntnisse erweitern und Sie einen Schritt voraus bringen. Anmeldung unter: eurotransport.de/newsletter.

Hier der Überblick über das Newsletter-Angebot:

- Logistik & Management:** Dienstag und Donnerstag (wöchentlich)
- Truck, Trailer & Vans:** Mittwoch (wöchentlich)
- FERNFAHRER:** Freitag (monatlich)
- WERKSTATT aktuell:** Dienstag (monatlich)

**KONTAKT**

Der schnelle Draht bei Fragen und Anregungen

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| <b>Redaktion</b>      | <b>Vertrieb</b>       |
| Tel. 07 11/7 84 98-31 | Tel. 07 11/7 84 98-17 |
| transaktuell@etm.de   | vertrieb@etm.de       |



LEASING/LKW-VERMIETUNG

# GEMEINSAM STARK



**BEST BRAND**  
Nutzfahrzeug-Service  
WERKSTATT

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 Nutzfahrzeugvermieter 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



**HS-BOX® P4000®**  
das Palettenstaukastensystem



**HS-BOX® LB1000+**  
unser Ladeboxeinsatz

# HS-BOX® FAMILY

UNSERE CLEVEREN PLATZHALTER

\* Nur in Verbindung einer Neubestellung der HS-Box® P4000® erhältlich, keine optionale Nachrüstung möglich.  
 Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtümer, Änderungen und Druckfehler vorbehalten. Ein Angebot der HS-Schoch® GmbH, ein Unternehmen der HS-Schoch® Gruppe.

#hsschoch  
hs-schoch.de

WERKSTATT

**2024 NEUHEITEN**

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

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

**STARK**  
 WASCHANLAGEN  
 www.stark-waschanlagen.de

**STARK PREMIUM**

KAUFGESUCHE

**wirkaufenlkw.de**

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

**Was tun bei ARTHROSE?**

Wenn die Gelenke an Arthrose erkranken, leidet der ganze Mensch. Wichtige Empfehlungen gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe in ihrem Ratgeber „Arthrose-Info“. Eine Sonderausgabe ist kostenlos erhältlich bei: Deutsche Arthrose-Hilfe, Postfach 110551, 60040 Frankfurt (bitte gern eine 0,85-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an: [service@arthrose.de](mailto:service@arthrose.de).

[www.lkw-aluraeder.de](http://www.lkw-aluraeder.de)

**ALCOA WHEELS**

autorisierter Großhandel

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

H. Lauterbach GmbH  
 Belecker Landstr. 37  
 59581 Warstein

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



GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

**Michael Findeisen** *frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr 2024*

Dienstleistungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe

EXTERNER VERKEHRSLEITER, FUHRPARKBETREUER UND FAHRZEUGÜBERFÜHRUNGEN

Dienstleistungen Michael Findeisen

Tel.: 01 72/2 18 69 50 E-Mail: [kontakt@dilmf.de](mailto:kontakt@dilmf.de)  
 Fax: 081 79/9 98 65 68 www.dilmf.de

Kreis Recklinghausen, alteingesessene **LKW-/Autowerkstatt** mit Stammkunden, Büro u. Freifläche zu verkaufen.  
 KP zzgl. Vermittler-Prov., Wifi GmbH, Tel. 0178-69 181 90

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden



Scan mich!

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

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865. **seenotretter.de**



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

[www.transaktuell.de](http://www.transaktuell.de)

VERSCHIEDENES

**2024 NEUHEITEN**

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

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

**STARK**  
 WASCHANLAGEN  
 www.stark-waschanlagen.de

**Truck-Trailer-Bus**

Mobiler Service 0172-4017968  
[www.unfallvermessung.de](http://www.unfallvermessung.de)

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

Mehr Infos unter:  
 ☎ 040 - 60 94 55 30  
[www.lkw-fahrer-gesucht.com](http://www.lkw-fahrer-gesucht.com)



**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**

KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop** [www.docstop.eu](http://www.docstop.eu)

**LKW-Matratzen nach Maß**  
 Schaumstoffverarbeitung Oberweiß  
[www.wunschmatratzen.de](http://www.wunschmatratzen.de)  
 Tel. 0160-669 3965 • Fax: 0 56 81-84 85 24

**Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip**

**BIJ OVERALLS**  
 MIT THE BESTEST PRACTICE

Wilhelm Bley Handelsvertretung  
 Stauffenberg 17 89073 ULM  
 Tel.: 0731/28051 Fax: 28052  
[www.bley-overalls.de](http://www.bley-overalls.de)  
[info@bley-overalls.de](mailto:info@bley-overalls.de)

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

**DAS SCHÖNSTE GESCHENK FÜR KINDER: EINE ZUKUNFT.**

Das ist die **KRAFT** der Patentschaft.

Jetzt Patente werden!



AUS- UND WEITERBILDUNG

**ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?**

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

**FAHRSCHULE B. MUELLER**  
 AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT  
[WWW.FAHRSCHULE-MUELLER.DE](http://WWW.FAHRSCHULE-MUELLER.DE) | TEL. 07024 9036119  
 FILIALEN IN NÜRNBERG & KÜNGEN

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 lernt fürs Leben.



Ulrich Wicker: „Mädchen brauchen Ihre Hilfe!“

**Plan**  
 gutes Benehmen lernen

Nähere Infos: [www.plan-deutschland.de](http://www.plan-deutschland.de)



# Impressum

**trans aktuell digital**

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport,  
Logistik und Management

**Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:**

Ilona Jüngst

**Redaktion:**

Ralf Lanzinger,  
Carsten Nallinger,  
Franziska Nieß

**Weitere Mitarbeiter:**

Matthias Rathmann, Thomas Berger

**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](mailto:transaktuell@etm.de)

**Internet:** [www.transaktuell.de](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:vertrieb@etm.de),  
Web: [www.transaktuell.de/shop](http://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](mailto:transaktuell@etm.de)

**Internet:** [www.transaktuell.de](http://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](mailto:vertrieb@etm.de),

Web: [www.transaktuell.de/shop](http://www.transaktuell.de/shop)

Unterstützer von



STARTSEITE





Grußwort von Guido Kutschera, Executive Vice President der DEKRA Gruppe, verantwortlich für die DACH-Region, Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH

## Mehrwerte für Fuhrparkbetreiber

Sehr geehrte Damen und Herren, verehrte DEKRA Mitglieder,

verschärfter Wettbewerb, massiver Kostendruck, hoher Verwaltungsaufwand, ständig steigende Umweltauflagen, regelmäßige Investitionen in innovative Technologien und vieles mehr: Transportunternehmer und Logistiker sehen sich in ihrem Alltag mit einer Vielzahl von Herausforderungen konfrontiert. Um diese zu bewältigen und erfolgreich am Markt zu agieren, sind effiziente Prozessabläufe, ein sicherer und wirtschaftlicher Fuhrpark sowie gut ausgebildete Fachkräfte unabdingbare Voraussetzungen. In allen diesen Punkten versteht sich DEKRA als Ihr Partner. Als Partner, der Ihnen mit einem breiten Dienstleistungsportfolio rund um den Fuhrpark und die Transportkette zur Seite steht. Und das seit fast 100 Jahren.

Nach wie vor nimmt der automotive Bereich bei DEKRA eine tragende Rolle ein. Er steuert mit rund 1,3 Milliarden Euro Umsatz den höchsten Anteil bei. Nutzfahrzeuge prüft DEKRA seit der Unternehmensgründung. Damals wie heute führen unabhängige Sachverständige diese Prüfungen kompetent und sachgerecht, aber gleichzeitig auch so effizient wie möglich durch. Von Anfang an haben wir deshalb die Prüforte und -zeiten sehr flexibel am Bedarf der Nutzfahrzeughalter ausgerichtet, um die anfallenden Prüfungen optimal in die betriebsinternen Abläufe zu integrieren. Schließlich sind effiziente Prozesse in Transportunternehmen angesichts der vielen aktuellen Herausforderungen wichtiger denn je.

Wie auch der 5. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge Ende Oktober 2023 in Berlin wieder gezeigt hat, könnten die Sorgenfalten in weiten Teilen der Branche aus den unterschiedlichsten Gründen größer kaum sein. So erfordert die Umstellung des Fuhrparks etwa auf batterieelektrische Antriebe enorme Investitionen. Die Bundesregierung hat hierfür zwar ein Förderprogramm aufgelegt, die Bearbeitung der bereits eingereichten Förderanträge dauert aber länger, als den Antragstellern lieb ist. Dazu kommt, dass das kürzlich ergangene Urteil des Karlsruher Bundesverfassungsgerichts zum Nachtragshaushalt der Ampel-Koalition die Transformation zu einem klimaneutralen Straßengüterverkehr massiv auszu-bremsen droht, wenn erst einmal keine Fördergelder mehr zur Verfügung stehen. Ganz zu schweigen von den Investitionen in die Ladeinfrastruktur, die vor allem öffentlich, aber auch auf den Betriebshöfen kräftig auszubauen ist.

Ein nicht minder heikler Punkt ist der akute Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal. Wer gute Fahrerinnen und Fahrer hat, tut gut daran, sie nicht nur im Unternehmen zu halten, sondern auch auf ihre Gesundheit zu achten. Da die Beschäftigten allerdings meist unterwegs sind, ist ein betriebliches Gesundheitsmanagement gar nicht so einfach umsetzbar.

DEKRA hat deshalb schon Ende des vergangenen Jahres mit „Fit & Safe“ ein Programm auf den Markt gebracht, das exakt auf die besonderen Bedürfnisse von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern zugeschnitten ist. Die bisherige Resonanz zeigt, dass wir mit dem Thema absolut richtig liegen. Gesundheit am Arbeitsplatz respektive in der Lkw-Fahrerkabine ist dabei ein Thema, das auch die Sicherheit anderer Menschen betrifft. Denn ein akutes gesundheitliches Problem in einem 40-Tonner kann verheerende Folgen weit über das persönliche Unglück hinaus haben.

### Testgelände für automatisiertes Fahren

Überhaupt ist die Sicherheit von Nutzfahrzeugen ein zentrales Anliegen von DEKRA. Erst recht vor dem Hintergrund der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge. Um zum Beispiel die Wirksamkeit des Lkw-Notbremsassistenten zu testen, haben wir im Frühjahr 2023 im DEKRA Technology Center am Lausitzring in Klettwitz die Systeme dreier Hersteller auf Herz und Nieren geprüft – mal mit und mal ohne Eingriff des Fahrers. Dabei zeigte sich, dass die getesteten Systeme zwar die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllen, das technische Potenzial durch die bestehenden Regelungen allerdings nicht ausgeschöpft wird. Die gesetzliche Mindestanforderung, dass ein Notbremsassistent die Geschwindigkeit nur um 20 km/h verringern muss, ist alles andere als zeitgemäß. Die auf UN-Ebene beschlossenen Änderungen bei den Mindestanforderungen gehen in die richtige Richtung, müssen jetzt aber zügig in die Gesetzgebung überführt werden.

Ebenfalls am DEKRA Lausitzring in Klettwitz, wo wir in den letzten Jahren auf einer Gesamtfläche von rund 540 Hektar das europaweit größte unabhängige Testgelände für automatisiertes und vernetztes Fahren geschaffen haben, konnten wir Ende Juni 2023 spezielle Citykurse einweihen, um dort so realitätsnah wie möglich und mit Hilfe hochmoderner Technik automatisierte Fahrfunktionen im städtischen Umfeld zu erproben.

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 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 voll-automatisierter Systeme. Ein hoher Mehrwert also für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die hier in aller Kürze aufgezeigten Aspekte unterstreichen einmal mehr die Vision von DEKRA, bis 2025 zum globalen Partner für eine sichere und nachhaltige Welt zu werden.

Vor diesem Hintergrund freue ich mich auf die weitere gute Zusammenarbeit mit Ihnen. Jetzt steht aber erst einmal Weihnachten vor der Tür.



Ich wünsche Ihnen frohe und vor allem erholsame Festtage im Kreise der Menschen, die Ihnen lieb sind. Kommen Sie gut in ein erfolgreiches Jahr 2024.

„Effiziente Prozesse sind in Transportunternehmen wichtiger denn je.“





In seinem Fuhrpark setzt das Unternehmen hauptsächlich auf Lkw von MAN und Mercedes-Benz.

# Starke Familienbande

Als Spezialist für Flüssigtransporte für die chemische Industrie im Nah- und Fernverkehr hat sich die 1962 gegründete Theodor Tauschlag GmbH mit Sitz am Stadthafen in Gelsenkirchen über die Jahrzehnte weit über die Region hinaus einen exzellenten Ruf erarbeitet. In Sachen Fahrzeug- und Arbeitssicherheit setzt das Familienunternehmen konsequent auf DEKRA – seit 60 Jahren ist das Unternehmen Mitglied im Verein der Expertenorganisation.

Ob Natronlauge, Salzsäure, Schwefelsäure, Bitumen, Pech, Schwefel oder Stoffe wie Phenol, Kresol und Benzol: Wenn es um den Transport brennbarer, giftiger oder ätzender Güter geht, ist ein Höchstmaß an Sicherheit das A und O. Für die Theodor Tauschlag GmbH in Gelsenkirchen gehört dies seit jeher zum Selbstverständnis. „Andernfalls hätten wir keineswegs unser heutiges Standing als zuverlässiger Partner und Experte für Gefahrguttransporte erreicht“, betont Andrea Tauschlag, die das Unternehmen zusammen mit ihrem Bruder Thomas in zweiter Generation führt. Einsatzgebiete sind vor allem Deutschland und die westlichen Nachbarländer sowie im Hinblick auf den Kombinierten Verkehr die wichtigen Bahn- und Binnenschiffahrtsterminals im Rhein-Ruhr-Gebiet, in Belgien und den Niederlanden.

Die Anfänge des Unternehmens gehen auf das Jahr 1962 zurück, als Theodor Tauschlag im Mai sein Unternehmen in Gladbeck gründete und als selbstständiger Subunternehmer für Speditionen der chemischen Industrie im Einsatz war. Der Ein-Mann-Betrieb wuchs schnell – und damit auch der Fuhrpark. Anfang der 1990er-Jahre entwickelte sich durch die Einführung des Tankcontainers und die Umstellung vieler Tankwagentransporte auf den Kombinierten Verkehr ein weiteres Aufgabefeld: das Container-Trucking. 1996 beteiligte Theodor Tauschlag seine beiden Kinder Andrea und Thomas Tauschlag am Unternehmen, das dann 1997 nach der Aufstockung des Fuhrparks auch in die Abfallbeförderung einstieg. Im Bereich Laugen und Säuren wurde ebenfalls weiteres Equipment angeschafft.

2002 übernahmen Andrea und Thomas Tauschlag die Geschäftsführung von ihrem Vater und führten das Unternehmen konsequent in die Zukunft. Da die alte Betriebsstätte in Gladbeck nicht mehr ausreichte, wurde 2017 ein neues Gelände am Stadthafen in Gelsenkirchen gekauft, 2019 erfolgte der Umzug in das neu erstellte Bürogebäude. In diesem Jahr trat auch Theresa Tauschlag nach ihrem absolvierten Logistikstudium an der DAV Bremen und ihr Cousin Heiner Schwarte als Kfz-Meister für Nutzfahrzeugtechnik als dritte Generation in die Firma ein. 2023 konnte schließlich das neue Werkstattgebäude fertiggestellt werden, in der das vierköpfige Team um Werkstattleiter Heiner Schwarte nicht nur die eigenen Lkw und Auflieger, sondern auch Fahrzeuge anderer Betriebe repariert – ein Bereich, der übrigens noch weiter ausgebaut werden soll.



Der HU-Adapter gehört auch für DEKRA Prüflingenieur Henrik Steinmann, dessen Vater schon bei Theodor Tauschlag die Fahrzeuge prüfte, zum unverzichtbaren Rüstzeug.



Bei der Urkundenübergabe anlässlich der 60-jährigen Mitgliedschaft der Theodor Tauschlag GmbH im DEKRA e. V. (v. li.): DEKRA Prüflingenieur Henrik Steinmann, DEKRA Niederlassungsleiter Carsten Debler, Werkstattleiter Heiner Schwarte, Geschäftsführer Thomas Tauschlag und der stellvertretende DEKRA Niederlassungsleiter Maik Janßen.





Die moderne Werkstatt mit zwei Arbeitsgruben.

Sonderedelstahlauflieger vor der Werkstatt.



Bild aus den Anfangstagen des Transportunternehmens.

Das mittlerweile rund 100 Mitarbeiter zählende Familienunternehmen verfügt heute über 70 Sattelzugmaschinen von MAN und Mercedes-Benz, 72 Tankauflieger und 30 Tankcontainer-Chassis. Die Fahrzeuge sind mit Kompressoren und Hydraulikpumpen ausgestattet, sodass der Tankwagen ohne Fremdhilfe beim Kunden entladen kann. Und unter den Aufliegern finden sich zahlreiche Ausführungen in Sonderedelstahl sowie gummierte Varianten.

### Qualifizierte Prüfdienstleistungen

Alle Zugmaschinen sind ihrerseits mit modernsten Hightech-Assistenzsystemen ausgestattet. Darüber hinaus sorgt die bereits erwähnte unternehmenseigene Werkstatt, die über modernstes Equipment ebenso wie über einen Bremsenprüfstand und einen Scheinwerfereinstellplatz verfügt, für die regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge. „Der Komfort und die Sicherheit unserer Fahrerinnen und Fahrer genießen bei uns höchste Priorität“, unterstreicht Andrea Tauschlag – wohl wissend, dass mit gut ausgestatteten Fahrzeugen auch qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen sind. Regelmäßig werden darüber hinaus Fahrsicherheitstrainings sowie Schulungen für ein verbrauchsoptimiertes und verschleißarmes Fahren abgehalten. Und das zählt sich gleich mehrfach aus. Zum einen im Hinblick auf die vergleichsweise niedrige Schadenquote im Unternehmen, zum anderen in Bezug auf die geringe Personalfuktuation.

„Das ausgeprägte Qualitätsdenken der Spedition zeigt sich in vielen kleinen Bausteinen“, bestätigt Carsten Debler, Leiter der zuständigen

Essener Niederlassung der DEKRA Automobil GmbH, mit dem Blick von außen als unabhängiger Dritter. Seit 1963 ist die Expertenorganisation der Dienstleister für die anfallenden Haupt- und Abgasuntersuchungen sowie für die Sicherheitsprüfungen. „Zu unserem Aufgabengebiet gehören auch Schadengutachten und Fahrzeugbewertungen“, ergänzt Debler, der die 270 Mitarbeiter starke Niederlassung seit 2003 leitet. An 15 Standorten im mittleren Ruhrgebiet wird dabei nahezu das gesamte Portfolio von DEKRA abgedeckt. Zu den Kunden zählen neben Transportunternehmen vor allem auch zahlreiche große Autohausketten, Industriekunden, Unternehmen aus der Lebensmittelbranche und Kommunen. Allein bei den Fahrzeugprüfungen beläuft sich dabei der Marktanteil im Einzugsgebiet von DEKRA Essen auf über 50 Prozent.

Doch zurück zur Theodor Tauschlag GmbH: DEKRA prüft hier auch, ob behälter- wie auch fahrerseitig alle Voraussetzungen der für den Gefahrguttransport auf der Straße geltenden ADR-Richtlinie eingehalten werden. Hinzu kommen die Prüfungen der stationären Tanks, Tankabfüllflächen und Hallentore sowie der elektrischen Anlagen und Betriebsmittel und schließlich der Bereich Arbeitssicherheit. An seinem Kunden schätzt der DEKRA Niederlassungsleiter insbesondere die offene Art, mit den Dingen umzugehen. Auf das Team um Andrea und Thomas Tauschlag sei stets Verlass. Das Kompliment gibt die Firmenchefin gerne zurück: „Die Flexibilität und die unbürokratischen Prozesse von DEKRA als unserem Partner rund um die Sicherheit unseres Fuhrparks stellen für unser tägliches Business einen hohen Mehrwert dar.“ Beste Voraussetzungen also für viele weitere Jahre guter Zusammenarbeit.

„Die Flexibilität und die unbürokratischen Prozesse von DEKRA als unserem Partner rund um die Sicherheit unseres Fuhrparks stellen für unser tägliches Business einen hohen Mehrwert dar.“

Andrea Tauschlag, Geschäftsführerin der Theodor Tauschlag GmbH



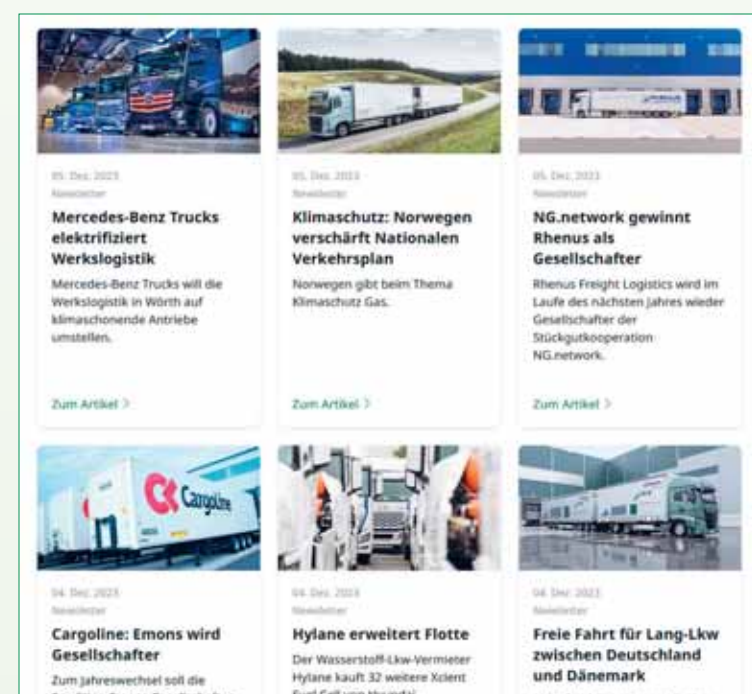
## Neue Kundennummern

Seit jeher wird Kundenservice bei DEKRA großgeschrieben. Das gilt für alle Prozesse.

Schon seit Jahren arbeitet DEKRA an der immer weiteren Optimierung seiner Geschäftsprozesse, um sie konsequent zu verschlanken und zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang erfolgt ab Januar 2024 auch die Implementierung von SAP S/4 HANA. Hinter der mittlerweile vierten Generation der SAP Business Suite verbirgt sich ein zukunftsfähiges ERP-System (ERP = Enterprise Resource Planning) mit zahlreichen integrierten intelligenten Technologien.

Die Implementierung von SAP S/4 HANA bringt unter anderem die Vergabe neuer Kundennummern mit sich. Diese bekommen DEKRA Kunden auf der eigens eingerichteten Webseite <https://neuekundennummer.dekra.de> nach Eingabe der bestehenden Kundennummer angezeigt. Darüber hinaus findet sich auch auf den zukünftigen DEKRA Rechnungen ein Link, der automatisch zur genannten Webseite führt.

Für Rückfragen per Mail stehen Herr Marian Heusel ([kundenprozesse@dekra.com](mailto:kundenprozesse@dekra.com)) oder Frau Piriyanthi Thavakkumar ([piriyanthi.thavakkumar@dekra.com](mailto:piriyanthi.thavakkumar@dekra.com)) gerne zur Verfügung.



## Nur einen Klick entfernt

Der DEKRA.net Newsletter ist seit vielen Jahren ein gefragtes Medium, das regelmäßig und kostenfrei Informationen über neue Dienstleistungen von DEKRA bietet. Der Newsletter informiert dabei aber auch über neue Gesetze, Normen und Richtlinien, Seminare, Studien und Veranstaltungen aus den folgenden Interessensbereichen Ihrer Wahl:

- Kfz-Gewerbe,
- Anlagen-, Maschinen- und Gerätesicherheit,
- Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz,
- Produktprüfungen,
- Gerichte und Rechtsanwälte,
- Bau- und Immobilienqualität,
- Industriedienstleistungen und
- Zertifizierungen.

Über den nebenstehenden QR-Code kann man sich ganz einfach anmelden. Jeweils von Montag bis Donnerstag gibt es dann Neuigkeiten aus den Bereichen Verkehr, Logistik und Transport.



[www.dekra.net/de/newsletter](http://www.dekra.net/de/newsletter)



# Klimafreundlich, vernetzt und sicher



2023

ZUKUNFTSKONGRESS  
NUTZFAHRZEUGE

Beim 5. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge Ende Oktober 2023 in Berlin diskutierten Experten und Praktiker aus Politik, Industrie, Forschung und Transportgewerbe die Potenziale innovativer Technologien rund um das Nutzfahrzeug von morgen.

Ob Langfristverkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für Deutschland oder „Transport Outlook“ des International Transport Forum mit weltweitem Fokus, um nur zwei Beispiele zu nennen: Der Güterverkehr auf der Straße wird bis zum Jahr 2050 noch einmal deutlich zunehmen. Das bedeutet zahlreiche Herausforderungen für die Nutzfahrzeughersteller und ihre Zulieferer, für die gesamte Transport- und Logistikbranche sowie für Politik und Wissenschaft. Und das in Bezug auf Effizienz und Umweltverträglichkeit ebenso wie im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Diese Herausforderungen wurden beim DEKRA Zukunftskongress mit rund 350 Teilnehmenden in den drei parallel laufenden Themensträngen Nutzfahrzeug-Technologie, Digitalisierung und Letzte Meile ausführlich diskutiert. „Ein zukunftssicherer Güterverkehr bleibt unerlässlich für unsere Volkswirtschaften und für die Gesellschaft als Ganzes“, sagte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, zum Auftakt. Einmal mehr untermauerte die Veranstaltung ihre Position als zentrale Plattform für die gesamte Transport- und Logistikbranche. „Angesichts der Transformation des Straßengüterverkehrs ist es gerade jetzt von zentraler Bedeutung, dass alle Beteiligten gemeinsam die entscheidenden Weichen richtig stellen“, betonte Fehlauer.

## Politik und Wirtschaft müssen sich verstärkt austauschen

Einen zentralen Schwerpunkt beim Kongress bildete die Frage, mit welchen Anforderungen an Transport- und Logistikunternehmen der Umstieg auf alternative Antriebe verbunden ist. In diesem Kontext erinnerte Hartmut Höppner, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, in seiner Keynote an das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung. Danach müssen die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 65 Prozent gegenüber 1990 sinken. Für das Jahr 2040 gilt ein Minderungsziel von mindestens 88 Prozent, die Klimaneutralität soll Deutschland bis 2045 erreichen. „Die Transformation kann nur im gemeinsamen Schulterschluss von Politik und Wirtschaft gelingen“, so Höppner.

Dass es bis zur Klimaneutralität noch ein weiter Weg ist, zeigte Martin Schmied, Leiter des Fachbereichs Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien im Umweltbundesamt, auf. Vor allem verwies er dabei auch darauf, dass mit den derzeit durch die Politik beschlos-

senen Klimaschutzmaßnahmen im Bereich der alternativen Antriebe im Straßengüterverkehr wie Fahrzeugförderung, Infrastrukturaufbau und Regulatorik in Form etwa der CO<sub>2</sub>-Maut die erklärten Emissionsziele nicht zu erreichen sind. Klimaschutz sei mehr denn je eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die Ziele könnten nur mit einer Kombination von Energiewende und Verkehrswende erreicht werden.

## Technologieoffenheit ohne Grabenkämpfe

Thomas Fabian, Nutzfahrzeug-Direktor des europäischen Fahrzeugherstellerverbands ACEA, stellte seinerseits klar: „Die Hersteller haben ihre Hausaufgaben gemacht, die für den Umstieg notwendigen Fahrzeuge stehen bereit.“ Die Politik müsse sich jetzt auf die Dekarbonisierung konzentrieren, anstatt Gefahr zu laufen, den Fokus hierauf durch neue regulatorische Vorschriften wie die Abgasnorm Euro 7 zu verlieren. Dringend notwendig sei zudem ein deutlich schnellerer Aufbau einer flächendeckenden europäischen Ladeinfrastruktur. Für Frank Huster, Hauptgeschäftsführer beim DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, ist die E-Mobilität im Straßengüterverkehr zwar angekommen. Am Ende müssten sich die Fahrzeuganschaffungen aber für den Unternehmer über die Gesamtbetriebsdauer rechnen. Vorhersagen über die Entwicklung der Strompreise seien unmöglich. Batterieelektrische Lösungen sind freilich nur eine von zahlreichen Varianten auf dem Weg hin zur Dekarbonisierung.

Wie zahlreiche Vorträge untermauerten, müssen angesichts des immer deutlicher sichtbaren Klimawandels auch Gasantriebe, alternative Kraftstoffe und der Wasserstoffantrieb in Betracht gezogen werden. Neben der Frage des Antriebs gingen verschiedene Referenten auf die Herausforderungen und Chancen ein, die sich für Zulieferer und Trailerhersteller aus der Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung der Nutzfahrzeuge für das eigene Produkt-Portfolio ergeben.

## Ausgiebige Prüfung automatisierter Systeme

Einen gebührenden Raum nahm beim Kongress einmal mehr die Sicherheit von Nutzfahrzeugen ein. „Die Fahrzeugentwicklung hat hier in den vergangenen Jahrzehnten große Fortschritte gemacht“, unterstrich DEKRA Geschäftsführer Jann Fehlauer. Fahrerassistenzsysteme wie zum Beispiel der Spurhalteassistent oder der Notbremsassistent



DEKRA Geschäftsführer Jann Fehlauer bei der Begrüßung der Kongressgäste.

könnten Menschenleben retten. Entscheidend komme es darauf an, dass sie in der Flotte möglichst weit verbreitet sind, das technisch Mögliche ausschöpfen, nicht manipuliert werden können und dauerhaft funktionieren. Vor der Zulassung und der Serienfertigung gelte es daher, die Systeme ausgiebig 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.

## Mehrwerte durch intelligente Telematik

Auf dem 5. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge nahmen die Experten und Praktiker aus Industrie und Forschung schließlich ausgiebig den Status sowie die weiteren Entwicklungen in Sachen Digitalisierung und Letzte Meile unter die Lupe. Im Mittelpunkt standen dabei Fragen wie zum Beispiel: Welche neuen Dienste erhöhen die Effizienz von Tachografen? Wie kann Künstliche Intelligenz die Tourenplanung in Nutzfahrzeugflotten optimieren? Wie lässt sich die Ladungssicherung durch die Digitalisierung einzelner Prozesse verbessern? Wie ist es um die Tank- und Ladeinfrastruktur für die Letzte Meile bestellt? Nicht zuletzt war in Berlin auch das Thema Cyber Security omnipräsent. Denn die angestrebte Effizienzsteigerung wird sich nur dann wirklich realisieren lassen, wenn die Daten sicher und vor Angriffen geschützt unterwegs sind.



Der diesjährige DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge war mit rund 350 Teilnehmenden erneut gut besucht.

„Ein zukunftssicherer Güterverkehr bleibt unerlässlich für unsere Volkswirtschaften.“

Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH

## IMPRESSUM TRANS AKTUELL – GESCHÄFTLICHE INFORMATIONEN



Alles im grünen Bereich.

DEKRA Automobil GmbH  
Handwerkstraße 15  
70565 Stuttgart  
Telefon +49 (0) 711/78 61-0  
Telefax +49 (0) 711/78 61-22 40  
info@dekra.net  
www.dekra.net und www.dekra.de

### Firma, Event, Dienstleistung, Innovation

Um Ihre Kunden und Geschäftspartner bei besonderen Anlässen aktuell zu informieren, können Sie Geschäftliche Informationen nutzen, einen Sonderteil von trans aktuell, der Zeitung für Transport, Verkehr und Management.

Auf vier redaktionell gestalteten Zeitungsseiten wird Ihre Firma, Ihr Event, Ihre Dienstleistung oder Ihre Innovation in allen Facetten vorgestellt. Aufgrund von Anzeigenplatzierungen besteht die Möglichkeit der Eigenwerbung oder der Hinzuziehung weiterer Partnerfirmen.

- Auflage: 20.500 Exemplare
- Format: Zeitungsformat
- Umfang: 4-seitig

### Projektleitung:

Susanne Spatz

ETM corporate publishing  
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart  
Telefon 07 11/78 98-92  
info@etm.de  
www.eurotransport.de

### Redaktion:

Matthias Gaul

Grafik und Produktion:  
Stephanie Tarateta, Monika Haug

Fotos:  
Matthias Gaul, Thomas Küppers,  
Stock.Adobe.com (Rizal),  
Theodor Tauschlag GmbH,  
Werner Popp

### Verlag:

EuroTransportMedia  
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH  
Das Gemeinschaftsunternehmen  
von DEKRA, Motor Presse Stuttgart  
und VF Mediengruppe  
Handwerkstraße 15  
70565 Stuttgart

Geschäftsführung:  
Bert Brandenburg und Oliver Trost

### Druck:

Dierichs Druck + Media  
GmbH & Co. KG

Vertrieb:  
ETM Verlag

Alle Rechte einschließlich  
Titelschutz vorbehalten.  
Nachdruck, auch auszugsweise,  
nur mit Genehmigung des  
Herausgebers.

© ETM Verlag  
Gerichtsstand Stuttgart