



Aktionswoche von Landwirten und Transportunternehmen

Protest für die Zukunft der Branche

BGL und Bauernverband organisieren mehr als 100 Aktionen bundesweit, um gegen die Belastungen durch die Politik zu demonstrieren. Große Kundgebung am 15. Januar in Berlin.

Kommentar

Mit Nachhaltigkeit punkten

Ab 2024 müssen mehr Unternehmen als zuvor ihre Nachhaltigkeitsleistungen offenlegen. Warum das eine Chance ist.

Hintergrund

Entlastung für die Unternehmen

Das vierte Bürokratieentlastungsgesetz ist in Arbeit. Was Branchenexperten sich an Änderungen erhoffen.



Politik und Wirtschaft

Gefälschte Führerscheine und Sozialbetrug

DVR-Arena: Beim Forum des Deutschen Verkehrssicherheitsrats ging es um die Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen – weiter eklatanter Mangel an Lkw-Parkplätzen.



Spedition und Logistik

Ein Plus für die Nachhaltigkeit

Spedition Klumpp+Müller aus Kehl setzt auf Intermodalität. Das Angebot – E-Lkw im Vor- oder Nachlauf plus Bahn oder Binnenschiff – findet das Interesse von Industriekunden.

Shipzero misst Emissionen der Spedition Rinnen

Kooperation geglückt: Wie der Chemielogistiker Rinnen die Datenplattform des Start-ups Shipzero nutzt – und was hinter dem Service steckt.

Management

Praxistipps für die Personalsuche

Arbeitnehmer können zwischen vielen Jobangeboten wählen. So vermeiden Spediteure, Opfer von Ghosting zu werden.

Fahrzeug und Technik

Nord-Süd-Tour

Die Volvo-Legende FH16 und der jüngste Enkel FH460 I-Save auf einer 1.000-Meilen-Tour von Göteborg bis Garmisch.

trans aktuell
VORTEILSWELT

Exklusiv für unsere Leser

Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

trans aktuell MARKT

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Annahme für gewerbliche Anzeigen: Telefon 07 11/7 84 98-94, norbert.blucke@etm.de

Fotos: Jan Bergrath, Kopmedia/Klumpp+Müller, Johannes Roller

Protest für die Zukunft der Branche

Aktionswoche von Transport- und Logistikbranche sowie Landwirten – Verbände organisieren mehr als 100 Aktionen bundesweit – große Kundgebung am 15. Januar vor dem Brandenburger Tor



Es brodelt – und nicht nur die Bauern, auch viele Transportunternehmen protestieren diese Woche bundesweit gegen die Ampel-Regierung.

Schon am Sonntagabend formierten sich erste Traktoren, und auch die Transport- und Logistikbranche machte dann mit Start der Aktionswoche am Montag mobil. Denn die Transport- und Speditionsunternehmen sind sauer: Die Lkw-Mauterhöhung zum 1. Dezember 2023 erzünte schon die Gemüter, in den Haushaltsberatungen im Dezember wurde zudem die Erhöhung des CO₂-Preises im Rahmen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) ab dem 1. Januar 2024 vereinbart. Die beiden Schritte empfindet die Branche als klaren Bruch des Koalitionsversprechens, keine Doppelbelastung der Unternehmen einzuführen.

Die Landwirte wiederum protestieren gegen die im Dezember gefassten Pläne der Ampelkoalition, die Begünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer für Forst- und Landwirtschaft sowie die Steuerbegünstigung beim Agrardiesel abzuschaffen. Ersteres wurde von der Ampel gleich am 4. Januar revidiert. Die Abschaffung der Dieselsubvention soll zudem nicht in einem Schritt vollzogen werden, sondern schrittweise bis 2026 erfolgen.

Gleichwohl finden die Proteste weiter statt: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und der Deutsche Bauernverband hatten daher zusammen mit ihren Landesverbänden bundesweit zu einer Aktionswoche von Montag, 8. Januar, bis Freitag, 12. Januar, aufgerufen. Gemeinsam wollen sie demnach ihre Unzufriedenheit mit den Haushaltsplänen der Bundesregierung zum Ausdruck bringen und davor warnen, die Wettbewerbsfähigkeit und die Existenz der Landwirte und mittelständischen Transportunternehmen aufs Spiel zu setzen.

Keine doppelte CO₂-Bepreisung

Konkret fordert der BGL die Einhaltung der Koalitionszusage zur Vermeidung einer doppelten CO₂-Bepreisung durch Maut plus Diesel, außerdem eine Verdopplung der Mautharmonisierungsprogramme auf 900 Millionen Euro (De-minimis). Der Verband spricht sich zudem für mehr Geld für intakte Straßen und Brücken sowie Lkw-Stellplätze und für verlässliche Förderprogramme für einen klimafreundlichen Straßengüterverkehr aus (siehe Kasten).

BGL und der Deutsche Bauernverband (DBV) stehen nach eigenen Angaben für einen deutlichen, aber friedlichen und demokratischen Protest und rufen ihre Mitgliedsunternehmen dazu auf, friedlich zu demonstrieren und nur an angemeldeten und genehmigten Protestaktionen teilzunehmen.



Hunderte Traktoren und Lkw machten sich vom Eifeltor aus auf zum Protest in Köln. Teilweise blockierten sie den Innenstadtverkehr.

Gleich am Montag hatten sich nach Angaben des Verband Mobilität & Logistik (Molo) Rheinland-Pfalz als Dachverband der rheinland-pfälzischen Verkehrs-, Transport- und Logistikbranche schon Unternehmer aufgemacht. Im Schulterchluss mit den Kreisverbänden der Bauern- und Winzerverbände im nördlichen Rheinland-Pfalz nahmen die Molo-Mitgliedsunternehmen an mehreren Sternfahrten teil, der Verband nutzte zudem die Möglichkeit, an den Kundgebungen Rednerbeiträge beizusteuern. Allein im nördlichen Rheinland-Pfalz waren demnach am Montag 550 Lkw von Mitgliedsunternehmen unterwegs.

Eine Protestfahrt mündete dabei in eine Abschlusskundgebung vor dem Koblenzer Schloss vor mehr als 1.500 Zuhörern, berichtet Guido Borning, Geschäftsführer des Verbandes des Verkehrsgewerbes (VDV) Rheinland, gegenüber trans aktuell. Willi Scheidweiler, Geschäftsführer des Logistikunternehmens Scheidweiler-Flohr in Bendorf und Vorstand Güterverkehr im VDV, bekräftigte dabei vor den Zuhörern die Forderungen der Transport-, Speditions- und Logistikbranche und forderte generell für die Leistungen der Unternehmen eine größere Wertschätzung.

Lkw treffen sich auf Theresienwiese

Am Freitag, 12. Januar, hat beispielsweise auch der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT), zu einer Aktion auf der Theresienwiese München aufgerufen, dem sich auch der Landesverband Bayerischer Spediteure (LBS) anschließt. „Die willkürlich orchestrierte Abgaben-Sinfonie dergegen mehr Emissionen, als sie Impulse gibt. Dagegen wollen wir am 12. Januar – hart in der Sache, fair im Dialog – ein deutliches Zeichen setzen und mit Nachdruck den dringenden Handlungsbedarf öffentlich machen“, sagt Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des LBS.

Große Abschlusskundgebung in Berlin

Ihren Höhepunkt findet die bundesweite Aktionswoche von Landwirten und Transport- und Speditionsunternehmen dann am Montag, 15. Januar, in einer gemeinsamen Großkundgebung vor dem Brandenburger Tor in Berlin. Ab 7 Uhr beginnt der Zulauf der Demo, um 11.30 Uhr startet die Kundgebung. Erwartet werden demnach mehr als 4.000 Fahrzeuge – Traktoren und Lkw-Zugmaschinen. Allerdings ist nur ein Teil für die Teilnahme an der zentralen Kundgebung zwischen Brandenburger Tor und Siegessäule auf der Straße des 17. Juni zugelassen. Insgesamt 180 Fahrzeuge der Mitgliedsunternehmen des BGL dürfen in den zugelassenen Bereich.

Podcast: Die Folgen der Mauterhöhung

Mit dabei ist auch der Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg. „Die teilnehmenden Unternehmen machen damit ihrem Ärger über den Kurs der Ampelregierung Luft – insbesondere, was die erheblichen Kostenbelastungen der vergangenen Wochen durch Lkw-Maut und erhöhten CO₂-Preis angeht“, sagt VSL-Geschäftsführer Andrea Marongiu. „Mit der Demo senden wir ein deutliches Signal, dass die Belastungsgrenze erreicht ist und die Bundesregierung den Unternehmen keine weiteren Kosten aufbürden oder Fesseln anlegen darf“.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Jan Bergrath

45 Euro

BETRÄGT SEIT 1. JANUAR 2024 DER CO₂-PREIS. DER BUND HATTE IM DEZEMBER DIE ANPASSUNG DES PREIS- PFADES AUF DAS 2019 VON DER VORGÄNGER- REGIERUNG BESCHLOSSENE NIVEAU ANGEPASST

LÜCKE IM HAUSHALT 2024

- Nach dem Urteil des Karlsruher Bundesverfassungsgerichts zum Sonderhaushalt des Klima- und Transformations-Fonds (KTF) hat sich die Bundesregierung noch im Dezember 2023 mit der Lücke von 60 Milliarden Euro im Haushalt 2024 befasst.
- Dabei wurde auch eine Einigung zum KTF getroffen, aus dem das für die Elektrifizierung der Transportbranche wichtige Förderprogramm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) gespeist wird.
- Die Einigung sieht vor, dass zentrale Programme zur Modernisierung der Industrie fortgesetzt werden, darunter die Förderung der Elektromobilität durch die Unterstützung der Batteriezellfertigung sowie durch Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur mit rund 1,92 Milliarden Euro.
- Weiterlauf sollen außerdem alle Entlastungsmaßnahmen zur Absenkung der Energiekosten, zentrale Projekte zur Absenkung der Energiekosten sowie zentrale Klimaschutzprogramme.
- Die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur von rund 13 Milliarden Euro (Finanzierungszeitraum 2024-2027) werden nicht mehr über den KTF finanziert, stattdessen soll das Eigenkapital der Bahn (etwa mit Hilfe von Beteiligungserlösen aus dem Verkauf von DB Schenker) eingesetzt werden, damit diese die Investitionen selbst finanzieren kann.
- Ungefähr 30 Milliarden Euro werden bis 2027 durch Priorisierung und Konsolidierung erbracht. „Der Fokus des KTF wird auf Kernprojekte gerichtet. Kosteneffizienz rückt noch stärker in den Vordergrund, manches wird zeitlich gestreckt“, so die Bundesregierung
- Alle übrigen Programme laufen aus, die eingegangenen Verpflichtungen werden ausfinanziert.

Mit Nachhaltigkeit punkten



Foto: Adobe Stock - Wellinhofer Designs, AdobeStock-th3fisa

Das Jahr 2024 bringt eine Reihe neuer Gesetze und Verordnungen, darunter die erweiterte CSRD-Richtlinie. Mehr als 15.000 deutsche Unternehmen müssen ihre Nachhaltigkeitsleistung offenlegen. Das ist mit Mehraufwand verbunden – der sich jedoch lohnt. Vor allem für Transport und Logistik.

Kunden achten bei Ausschreibungen zunehmend auf niedrige und nachvollziehbare CO₂-Emissionswerte. Eine positive CO₂-Bilanz als Wettbewerbsvorteil: Mit dieser Haltung wird die Nachweispflicht zur Kür. Nebenbei entstehen mit den Datenplattformen, die die Unternehmen bei ihren Messungen unterstützen, neue Geschäftsmodelle. Mithilfe dieser Datenplattformen stellen die CO₂-Reportings keine lästige Hürde mehr dar und sind viel mehr als eine Marketingstrategie, um Kunden zu gewinnen.

Mehr Transparenz hinsichtlich ihrer CO₂-Emissionen kann der Transport- und Logistikbranche helfen, um in der breiten Öffentlichkeit nicht nur als Luftverpester wahrgenommen zu werden. Den Mehraufwand als Chance und hilfreiche Verpflichtung sehen: Mit einer positiven Einstellung beginnt das neue Jahr leichter.



Franziska Nieß
Redakteurin



STARTSEITE

Entlastung für die Unternehmen

Viertes Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV) in Arbeit – Branchenexperten verlangen leichtere Einstellung von ausländischen Fachkräften



Wenn der Amtsschimmel wiehert, dann bremst er mitunter auch die Wirtschaftsunternehmen aus. Auch in der Transport- und Logistikbranche sind die Rufe nach einem Ende von unnötigen bürokratischen Hürden ungebrochen. trans aktuell hat sich angeschaut, wie weit das Thema Bürokratieabbau gediehen ist.

Das Thema steht etwa auch für den Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) weiter auf der Agenda. Für einen Ausblick zum Jahr 2024 hatte Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt gegenüber trans aktuell auch seine Wünsche dahingehend geäußert: Der BGL erhoffte sich einen Bürokratieabbau, wie zum Beispiel im Rahmen der Führerscheinerneuerung und Qualifikation für Berufskraftfahrer (siehe auch folgende Seite).

Dirk Binding, Verkehrsexperte bei der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK), hält es nicht nur für die Verkehrsbranche, sondern für die gesamte Breite der Wirtschaft für wichtig, dass Unternehmen in diesen schwierigen Zeiten von unnötigen Lasten befreit werden.

Für die Bürokratieabbauinitiative des Justizministeriums habe der DIHK vergangenes Jahr mehr als 90 konkrete Vorschläge aus der betrieblichen Praxis vorgelegt. „Speziell für das Verkehrsgewerbe wäre etwa die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Großraum- und Schwertransporten dringend notwendig. Dabei sollte insbesondere die Planung von Transporten über mehrere Bundesländer dringend vereinfacht werden“, so Binding auf Anfrage von trans aktuell.

Überflüssige Regulierungen streichen

Bürokratiekosten und der Erfüllungsaufwand müssten insgesamt deutlich sinken. „Bei einer jährlichen Bürokratiebelastung von 65 Milliarden Euro müssen wir konsequent überflüssige Regulierungen streichen und gleichzeitig neue Belastungsgesetze stoppen“, sagt Binding. „Eine deutliche Senkung der Informationspflichten und Erleichterung bei der Gewinnung von Berufskraftfahrern aus dem Nicht-EU-Ausland im Rahmen des Vierten Bürokratieentlastungsgesetzes wären hierzu ein wichtiger Schritt.“

Mit ihrem vierten Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV) will die Bundesregierung jetzt einen wesentlichen Beitrag zum Abbau von bürokratischen Hürden leisten. Der Gesetzgebungsprozess läuft, das Gesetz befindet sich nach Angaben des Bundesministeriums der Justiz (BMJ) in der Ressortabstimmung.

Die Eckpunkte sind aber schon gesetzt: Vorgesehen sind etwa eine Verkürzung der Aufbewahrungsfristen für Buchungsbelege auf acht Jahre, auch die Schriftformerfordernisse werden in Richtung elektronischer Form modernisiert.

Geplant ist auch eine Regelung im Nachweisgesetz, wonach die Verpflichtung des Arbeitgebers, einen Nachweis der wesentlichen Vertragsbedingungen zu erteilen, entfällt, wenn und soweit ein Arbeitsvertrag in einer die Schriftform ersetzenden gesetzlichen elektronischen Form geschlossen wurde. Das soll auch für in elektronischer Form geschlossene Änderungsverträge bei Änderungen wesentlicher Vertragsbedingungen gelten. Ausgenommen werden sollen aber die Wirtschaftsbereiche nach § 2a Absatz 1 Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz – also auch die Speditions- und Transportbranche.

Vielzahl von Beispielen in der Logistik

Welche bürokratischen Vorgaben die Branche ausbremsen, könnte die Politik beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) erfragen. Niels Beuck, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des DSLVL, nennt eine Vielzahl von Beispielen für die Branche: „Die Regulierung von Logistikunternehmen als Betreiber von kritischen Infrastrukturen; die Prüf- und Kontrollpflichten der DSGVO, die zu einer Schwemme von Disclaimern führt, ohne den Datenschutz spürbar zu verbessern; das Lieferkettenschutzgesetz, durch das Spediteure die Kontrolle der gesamten Lieferkette aufgebürdet wird, ohne dass diese einen Zugriff auf alle möglichen Parteien haben; das ESG Reporting auf die möglichen Nachforschung- und Kontrollpflichten auslösen kann und die insbesondere von den Verladern gerne an ihre Logistikdienstleister weitergegeben werden; die Einführung von unnötigen Berichts- und Nachweispflichten im neuen Postgesetz, das in der Diskussion ist.“

Ein Beispiel sei auch die Regulierung von Serviceeinrichtungen über das Eisenbahnregulierungsgesetz, (ERegG), mit dem Gleisanschlussbetreiber gezwungen würden, ihre Gleisanschlüsse zu öffnen, obwohl diese das wirtschaftliche Risiko des Betriebs tragen und ein Eigeninteresse an einer maximalen Auslastung haben, sagt Beuck, der auch Leiter Schienengüterverkehr und kombinierter Verkehr beim DSLVL ist.

„Das Ganze stellt sich als Bürokratiefass ohne Boden dar, das insbesondere kleine und mittelständische Betriebe, die sowieso schon mit hohen Energiekosten, Personalmangel und einer schwierigen wirtschaftlichen Gesamtsituation zu kämpfen haben, vor große Herausforderungen stellt“, sagt der DSLVL-Vertreter. „Der damit einhergehende schleichende Bürokratieaufwuchs müsste durch die Deregulierungsansätze eines Bürokratieentlastungsgesetzes kompensiert werden, was aufgrund der Themenvielfalt und verschiedenen Regelungsinhalte schwierig sein dürfte.“

Text: Ilona Jüngst |

Foto: Adobe Stock - Locker Studio

ECKPUNKTE DES VIERTEN BÜROKRATIEENTLASTUNGSGESETZES

Das Eckpunktepapier des BMJ sieht unter anderem folgende Neuerungen vor:

- Informationspflichten sollen auf Aktualität, Harmonisierungsmöglichkeiten und sonstige Ansatzpunkte zur Entlastung für den Mittelstand überprüft werden.
- Aufbewahrungsfristen: Die handels- und steuerrechtlichen Aufbewahrungsfristen für Buchungsbelege sollen von zehn auf acht Jahre verkürzt werden.
- Arbeitsverträge: Im Nachweisgesetz soll eine Regelung geschaffen werden, wonach wie bereits bisher bei schriftlichen Arbeitsverträgen die Verpflichtung des Arbeitgebers, einen Nachweis der wesentlichen Vertragsbedingungen zu erteilen, entfällt, wenn und soweit ein Arbeitsvertrag in einer die Schriftform ersetzenden gesetzlichen elektronischen Form geschlossen wurde. Entsprechendes soll für in elektronischer Form geschlossene Änderungsverträge bei Änderungen wesentlicher Vertragsbedingungen gelten. Ausgenommen werden sollen die Wirtschaftsbereiche nach § 2a Absatz 1 Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz, also auch die Speditions- und Transportbranche.
- Arbeitszeit: Für die Regelung zur Erteilung von Arbeitszeugnissen in § 630 BGB soll ebenfalls die elektronische Form ermöglicht werden. Das Arbeitszeitgesetz und das Jugendarbeitsschutzgesetz soll mit dem Ziel angepasst werden, dass die jeweiligen Aushangspflichten durch den Arbeitgeber auch erfüllt werden, wenn dieser die geforderten Informationen über die im Betrieb oder in der Dienststelle übliche Informations- und Kommunikationstechnik (etwa das Intranet) elektronisch zur Verfügung stellt, sofern alle Beschäftigten freien Zugang zu den Informationen haben.
- Beschleunigung von Baumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur: Um die artenschutzrechtliche Prüfung in Bezug auf ausgewählte und im Schienenbereich besonders relevante Arten fachgerecht zu standardisieren, werden Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass normkonkreter Verwaltungsvorschriften geschaffen.

**65
Milliarden**

EURO – SO HOCH IST LAUT DIHK-EXPERTE BINDING DIE JÄHRLICHE BÜROKRATIEBELASTUNG DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT

VORSCHLÄGE ZUM BÜROKRATIEABBAU

Für den Bereich Arbeits- und Sozialrecht schlägt der DSLVL unter anderem vor:

- Anpassung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes an die Digitalisierungsschritte, um Arbeitgebern und Beschäftigten gleichermaßen flexiblere Arbeitszeiten zu ermöglichen: Die Regelungen im Arbeitszeitgesetz zur Höchst- und zu den Ruhezeiten müssen flexibilisiert werden. Keiner soll deswegen länger arbeiten müssen, aber Arbeitgeber und Beschäftigte sollten die Arbeit besser innerhalb der Woche verteilen dürfen. Bei der Arbeitszeiterfassung sind klare Ausnahmeregelungen sowie eine echte Wahlfreiheit bei der Form der Erfassung zwingend erforderlich, um moderne Arbeitszeitmodelle nicht zu behindern. Eine Novellierung des Arbeitszeitgesetzes sollte europäische Spielräume konsequent nutzen.
- Schriftform durch Textform ersetzen: Grundsätzlich sollten auf die zahlreichen Schriftformerfordernisse im Arbeitsverhältnis verzichtet werden. Für Arbeitgeber der Branche und ihre HR-Abteilungen bringt insbesondere die für die Erfüllung der Nachweispflichten vorgesehene Schriftform einen erhöhten bürokratischen Aufwand mit sich und bremst die bei vielen Speditions- und Logistikbetrieben bereits implementierten Bestrebungen zur Digitalisierung der betrieblichen Abläufe aus. Insbesondere das Schriftformerfordernis in § 2 Abs. 1 S. 3 NachwG sollte ausnahmslos gestrichen werden.
- Fachkräftemangel: Die Maßnahmen zur Modernisierung des Einwanderungsrechts können einen Beitrag zur Sicherung des steigenden Personalbedarfs in der Speditions- und Logistikbranche leisten. Es müssen endlich auch die Visa- und Verwaltungsverfahren entbürokratisiert und beschleunigt werden.



STARTSEITE

Gefälschte Führerscheine und Sozialbetrug

DVR-Arena: Beim Forum des Deutschen Verkehrssicherheitsrats ging es um die Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen – weiter eklatanter Mangel an Lkw-Parkplätzen



Es war eine Premiere für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR): Die bisherige Fachveranstaltung DVR Kolloquium erfuhr einige Neuerungen und heißt ab sofort DVR Arena. Im Dezember fand die erste DVR Arena als hybride Veranstaltung in Berlin statt. Das Thema: „Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen: Zeitdruck, knappe Parkplätze, Fahrpersonalmangel – eine Herausforderung für die Verkehrssicherheit.“

Der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Prof. Dr. Dirk Engelhardt, thematisierte den Fahrermangel. Demnach fehlen in Deutschland momentan 80.000 bis 100.000 Berufskraftfahrer (BKF). Etwa ein Drittel der BKF im Straßengüterverkehr ist älter als 55 Jahre. Jährlich gehen 30.000 BKF in Rente. Demgegenüber stehen nur 15.000 bis 20.000 Berufseinsteiger. Mit Blick auf die Zahlen erklärte Engelhardt: „Wenn sich jetzt nichts ändert, fehlen 2025 bis zu 125.000 Fahrer. Dann droht Deutschland ein Versorgungskollaps wie in England.“

Was ist zu tun? Für Engelhardt gibt es keinen Königsweg. Dennoch nannte er einige Stellhebel. Es sei wichtig, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, den Bürokratieabbau entschlossen anzugehen und die Zuwanderung zu erleichtern. Bei letzterem Punkt müsse die Visavergabe für BKF beschleunigt werden. Aber auch die EU-einheitliche Harmonisierung der Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten erachtet Engelhardt für sinnvoll.

Katastrophale Arbeitsbedingungen

Viel zu tun gibt es jedoch auch noch bei den Arbeitsbedingungen und bei der Verkehrssicherheit, wie Raymond Lausberg, Erster Hauptinspektor bei der Polizei im belgischen Lüttich, ausführte. Er engagiert sich gegen Sozialdumping auf Europas Straßen. Seiner Beobachtung nach rechnet sich Sozialdumping für manche Spediteure, auch wenn sie ab und zu kontrolliert und bestraft werden. Die Vergehen sind vielfältig: Sozialversicherungs- und Umsatzsteuerbetrug, gefälschte Fahrzeugzulassungen, illegale Kabotage oder gefälschte technische Bescheinigungen.

Lausberg forderte verstärkte Kontrolle, auch mit Blick auf die Arbeitsbedingungen: „Der Mobilitätspakt I ist ohne Kontrollen ineffizient.“ Allerdings gab Lausberg auch zu bedenken: „Bei einer Razzia fanden wir in einem Lkw eine Karte, in der die Autobahn E 40 zwischen Lüttich und Aachen rot eingezeichnet war. Der Spediteur hat seinen Fahrern verboten, diese Autobahn zu befahren. Der Grund: Dort sind nach Ansicht des betreffenden Spediteurs die Kontrollen zu streng.“



„Dann droht Deutschland ein Versorgungskollaps wie in England“

PROF. DR. DIRK ENGELHARDT, HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER, BGL

Anzeige

Highly efficient #together

That's: Sharing the load.



Der F-MAX: mein cleverer Partner.

Er überzeugt durch aerodynamisches Design, einen Ecotorq Motor mit Eco+ Modus und kraftstoffsparende Technologien, wie z. B. eine vorausschauende Geschwindigkeitsregelung. Wer dies zu nutzen weiß, ist auf lange Sicht nicht zu bremsen.

ford-trucks.de



Sharing the load

Vanessa Kuhlage von der Polizei NRW beleuchtete das Thema Parkplatzmangel. Damit hat die Polizeikommissarin sich auch bereits in ihrer Bachelorarbeit näher beschäftigt. Der Titel: „Lkw-Parkplatzmangel – Ein unlösbares Dilemma zwischen Geisterparkern und Sekundenschläfern in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit?“ Demnach liegen die Ursachen des Lkw-Parkplatzmangels auf der Hand: Die anhaltende Zunahme des Straßengüterverkehrs, die Dauer der Planungs- und Genehmigungsverfahren, aber auch die Einwendungen der Anlieger und Kommunen gegen neue Parkplätze.

Dramatischer Mangel an Parkplätzen

Das Problem mangelnder Lkw-Parkplätze hat sich mittlerweile dramatisch verschärft. Kuhlage zitierte einen Lkw-Fahrer, der von der Polizei wegen eines Parkverstoßes kontrolliert wurde und in der ZDF-Fernsehsendung „Drehscheibe“ erklärte: „Ich weiß, das ist viel zu gefährlich. Aber ich habe keine andere Wahl. Wo soll ich anhalten? Da ist alles voll. Und weiter fahren darf ich auch nicht. Das ist das Problem.“

In der gleichen Sendereihe ging es um einen Unfall, der wegen eines zugeparkten Lkw-Parkplatzes am Rasthof Ickern bei Castrop-Rauxel an der A2 passierte. Ein BMW kam in Höhe der Ausfahrt von der Fahrbahn ab. Er prallte gegen den Anhänger eines Lkw. Von dort rutschte der Wagen weiter unter den Anhänger eines anderen Lkw. Der Fahrer verstarb sofort an der Unfallstelle. Daraufhin stieg der Fahrer des niederländischen Lkw aus. Er wollte mit einem weiteren Ersthelfer zur Unfallstelle eilen, um erste Hilfe zu leisten. Hierbei überfuhr ihn ein von hinten herannahendes zweites Auto. Dessen Fahrer rutschte daraufhin unter den zweiten Lkw und verstarb direkt an der Unfallstelle.

In einer Umfrage Kuhlages im Rahmen der Bachelorarbeit mit 146 Fahrern kam heraus: Wegen des Parkplatzmangels parken 83 Prozent der Befragten außerhalb von Autobahnen auf Flächen, die vom Lkw-Parkverbot erfasst sind. 73 Prozent der Befragten erlebten bereits Konkurrenz mit Campnern um einen Lkw-Stellplatz. „Der Lkw-Parkplatzmangel wird auch dadurch verschärft, dass Wohnmobile auf Lkw-Parkplätzen parken dürfen, aber nicht umgekehrt“, führte Kuhlage aus.

eurotransportTV: Mangelware Lkw-Parkplätze

Wie sieht die Problemlösung aus? Bereits 2020 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen Fünf-Punkte-Plan aufgelegt, um Abhilfe zu schaffen. Zudem ein- oder Ausbau von Lkw-Parkplätzen, ebenso telematische Parkverfahren, Parkleitsysteme, eine optimierte Nutzung sowie neue Parkraummodelle. Im Jahr 2021 erließ das BMDV zusätzlich die „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen.“

Anspruch und Wirklichkeit

Dies Ziele dieser Vorhaben wurden bislang jedoch deutlich verfehlt. Als die Förderrichtlinie 2021 geschaffen wurde, sollten bis 2024 insgesamt 90 Millionen Euro für 4000 zusätzliche Lkw-Stellplätze ausgegeben werden. In der Realität wurden jedoch bis 2022 nur 148 zusätzliche Lkw-Stellplätze geschaffen. Kuhlages Fazit: „Es werden zwar Lkw-Parkplätze gebaut, aber noch nicht genug. Denn die Zahl der Lkw steigt deutlich stärker als die Zahl der Parkplätze, die gebaut werden. So rennt man dem Problem mit der Lösung immer hinterher.“

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Daniela Stanek/DVR, Jan Bergrath



„Wohnmobile dürfen auf Lkw-Parkplätzen parken, aber nicht umgekehrt“

VANESSA KUHLAGE, POLIZEIKOMMISSARIN, POLIZEI NRW



„Sozialdumping rechnet sich für manche Spediteure“

RAYMOND LAUSBERG, ERSTER POLIZEIINSPEKTOR, POLIZEI LÜTTICH

Ein Plus für die Nachhaltigkeit

Spedition Klumpp+Müller setzt auf Intermodalität – E-Lkw im Vor- oder Nachlauf plus Bahn oder Binnenschiff – zunehmendes Interesse von Industriekunden



Die Politik propagiert mehr intermodale Verkehre – das Unternehmen Klumpp+Müller setzt diese schon längst um. Um die gesamte Transportkette klimafreundlich zu machen, hat das Unternehmen jetzt auch Elektro-Lkw in der Flotte.

Zwei e-Volvo FH sind inzwischen seit September im Dienst für das Unternehmen aus Kehl unterwegs, außerdem seit Januar 2023 zwei elektrifizierte 16-Tonner von Renault/Ferronordic, die für das Verteilen von Stückgutsendungen im Rahmen der Kooperation Cargoline und für eigene regionale Kunden eingesetzt werden.

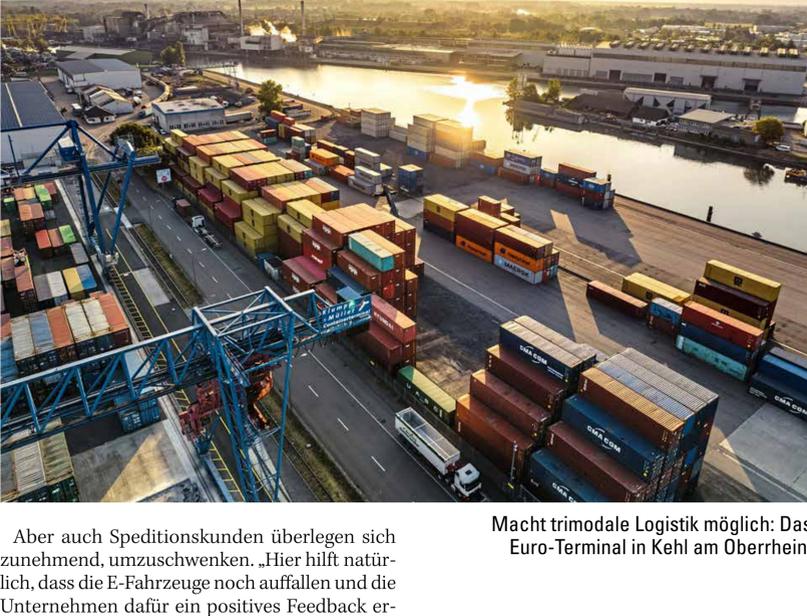
Die beiden Volvo sind im Containertransport beziehungsweise im Nahbereich für einen Hauptkunden von Klumpp+Müller aus der Papierbranche in täglich vier Rundläufen mit insgesamt 200 Kilometern Distanz unterwegs – mit bislang sehr positiver Rückmeldung, sagt Winfried Reimer, Leiter Kontraktlogistik und Mitglied der Geschäftsleitung, im Gespräch mit trans aktuell.

„Natürlich laden wir die mit einem eigenproduzierten Strom von unseren Photovoltaik-Anlagen auf, das macht die Sache erst rund“, sagt Falk Schrader, Großkundenbetreuer des Unternehmens. Produziert wird auf PV-Anlagen mit insgesamt 7.500 Quadratmetern Fläche, am Unternehmenssitz in der Weststraße und am Standort in der Hafenstraße. Zusammen liefern beide PV-Anlagen 1.600 Kilowatt-Peak (kwp) Strom.

Vorreiter für klimaneutralen Transport

Die E-Lkw sind eine logische Schlussfolgerung für das Angebot Trimodal+, das Klumpp+Müller als trimodaler Dienstleister seinen Kunden machen will: einen komplett CO₂-neutralen Transport, mit E-Lkw im Vor- oder Nachlauf und einem Hauptlauf mit dem klimafreundlichen Binnenschiff oder per Bahn. Mit dem Angebot eines klimaneutralen Transports sieht sich das Unternehmen, das seine Zentrale im Rheinhafen in Kehl hat, durchaus als Vorreiter in der Region.

Vor allem bei Industriekunden nehme das Interesse an CO₂-neutralen Lösungen zu. Insbesondere die Konzernkunden hätten sich meist schon intensiv mit dem eigenen CO₂-Fußabdruck beschäftigt und würden sich jetzt die Frage stellen, was nach Scope 1 und 2 – den selbst verursachten Treibhausgasemissionen und den indirekt erzeugten Emissionen aus der Energienutzung – für sie in ihre Nachhaltigkeitsstrategie komme.



Macht trimodale Logistik möglich: Das Euro-Terminal in Kehl am Oberrhein.

Aber auch Speditionskunden überlegen sich zunehmend, umzuschwenken. „Hier hilft natürlich, dass die E-Fahrzeuge noch auffallen und die Unternehmen dafür ein positives Feedback erhalten“, berichtet Reimer, der einen Ausbau des Elektro-Anteils in der Flotte plant. Kurzfristiges Ziel ist ein Anteil von 20 Prozent Fahrzeuge mit elektrischem oder alternativem Antrieb, je nach Verfügbarkeit.

Kongesprochen auf das trimodale nachhaltige Konzept werden vor allem Kunden im Umkreis von 100 Kilometern, die Container im Import und Export haben. Klumpp+Müller bietet „das letzte trimodale Terminal vor der Schweizer Grenze auf deutscher Seite“ und könne damit auch Verkehre abwickeln, die sonst über Basel abgefertigt werden, sagt Reimer. Dreh- und Angelpunkt ist hierbei das Euro-Terminal in Kehl, ein Tochterunternehmen von Klumpp+Müller.

Rotterdam-Kehl viermal wöchentlich

Das ETK bietet aktuell viermal pro Woche eine AB-Container-Bahnverbindung Rotterdam-Kehl. Das Terminal in Kehl ist zudem auch an den Oberrhein-Binnenschiff-Liniendienst angebunden. Mit vier Abfahrten im Im- wie auch im Export pro Woche, werden die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen bedient. Weitere Häfen sind auf Nachfrage möglich.

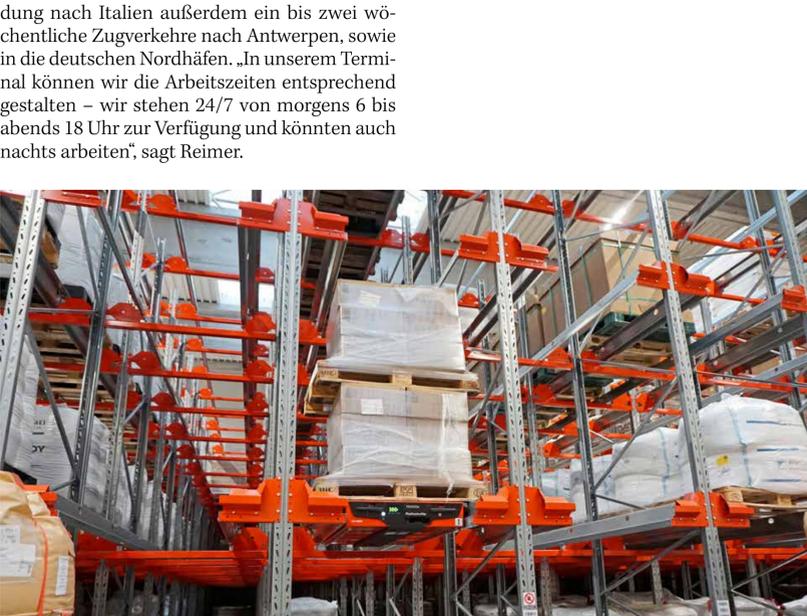
„Der Vorteil gegenüber dem Lkw: Ein Containerschiff hat sechs Mann Besatzung, fasst 300 Container und ist in vier Tagen am Ziel – auf der Straße bräuche man dafür 150 Fahrzeuge. Und in einer Lenkschicht wäre das auch nicht zu bewältigen“, sagt Reimer.

Neben den multimodalen Schienentransporten werden auch täglich konventionelle Bahnwagons und Binnenschiffe bedient. Transportiert werden etwa Zellulose, Stahl oder Glasprodukte für die Getränkeindustrie. Mehrere Gleisanschlüsse auf dem Hafenumschlagsgelände mit 300 beziehungsweise 400 Metern bedeuten, dass ohne Probleme auch Ganzzüge oder kleinere Wagengruppen abgefertigt werden können.

„Weiteres Potenzial ist durchaus vorhanden“, berichtet Schrader: Seit Oktober beispielsweise steuert auch einmal die Woche ein Ganzzug mit 1.500 Tonnen aus dem niederländischen Vlissingen Kehl an.

Ideal für Verbindungen in den Süden

Doch nicht nur die genannten niederländischen Häfen oder Hamburg sind passende Ziele im intermodalen Verkehr, auch in oder aus Richtung Süden bietet sich der Standort am Rhein an, ergänzt Reimer. „Denkbar etwa ist auch eine Containerverbindung nach Italien zu den ligurischen Häfen Genua oder La Spezia oder eine Verbindung an die Adria von den Häfen von Triest. Im Vergleich zu den Nord- und Westhäfen könnten hierbei erhebliche Laufzeiteinsparungen erzielt werden.“ Sein Wunsch sind neben einer Verbindung nach Italien außerdem ein bis zwei wöchentliche Zugverkehre nach Antwerpen, sowie in die deutschen Nordhäfen. „In unserem Terminal können wir die Arbeitszeiten entsprechend gestalten – wir stehen 24/7 von morgens 6 bis abends 18 Uhr zur Verfügung und könnten auch nachts arbeiten“, sagt Reimer.



Fürsprecher für mehr Intermodalität im Güterverkehr: Winfried Reimer (links) und Falk Schrader.

„Wir müssen gerade die Massentransporte mehr über die Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn abfahren“, ist er der Überzeugung. Das Unternehmen Klumpp+Müller habe sich schon länger vom klassischen Lkw-Fernverkehr im großen Umfang verabschiedet, von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen. Aus Preisgründen, aber auch aufgrund der Mitarbeitersituation: „Fast jeder unserer Fahrer ist abends zuhause – das zählt für uns zur sozialen Nachhaltigkeit“, sagt Schrader.

„Natürlich wird es immer Skeptiker des Intermodaltransports geben“, führt Reimer weiter aus, „aber AB-Ganzzugtransporte sind ausgesprochen zuverlässig.“ Ganzzüge oder auch halbe Züge lassen sich demnach ohne Aufwand von der Strecke in das Anschlussgleis von ETK und Klumpp+Müller reinschieben, was ein Beispiel für gelungene Bahnprojekte sei etwa der Transport von Fertigbauteilen aus Tschechien: Die Bauteile werden auf sogenannte Flats verladen, die sich kranen lassen. Der grenzüberschreitende Transport verläuft laut Schrader so gut, dass die Bauteile just in time auf die Baustellen geliefert werden können.

Bahn auf langen Strecken sinnvoll

„Der Lkw ist ganz klar am flexibelsten, und Wagengruppen-Transporte sind manchmal schwieriger abzufertigen, weil sie neu gruppiert werden müssen“, sagt Schrader. Aber angesichts der Herausforderungen wie der aktuellen Mauterhöhung sowie den künftigen Klimazielen mache der Schienentransport gerade auf der langen Strecke durchaus Sinn – ein Containerzug mit 90 TEU sei die passende Ansage.

„Die Mauterhöhung zum 1. Dezember hat durchaus Lenkungswirkung, das merken wir in den Kundengesprächen“, sagt Schrader. „Inzwischen zeigen auch die Einkaufsabteilungen der Kunden gesteigertes Interesse an alternativen Transportlösungen, etwa für die Beschaffung aus China.“ Gefragt sei vermehrt der kürzeste Weg mit den geringsten CO₂-Emissionen. Denn wer für den Transport eines Seefrachtcontainers 15.000 Euro zahle, dem machen 50 Euro höhere Mautkosten nichts aus. „Es geht aber vielmehr inzwischen um die Reduzierung der CO₂-Emissionen und den Weg, die eigenen Klimaziele und die des Kunden zu erreichen“, sagt der Großkundenbetreuer.

Just-in-time-Werksbelieferung

Die Dienstleistungen des Unternehmens reichen aber über den Straßen- für einen Bahn- und Schiffstransport hinaus: Die Zwischenlagerung auf dem Massegutbereich übernimmt Klumpp+Müller beispielsweise die Zwischenlagerung in Kehl und die Just-in-time-Werksbelieferung auf Abruf.

Neben dem stellen Hochregallager mit 10.000 Euro-Palettenstellplätze steht dafür ein neues Shuttlelager bereit, das eine deutliche schnellere Ein- und Auslagerung und schnellere Zugriffszeiten ermöglicht. Gelagert wird auch Ware, die nicht stapelfähig ist. Die Kommissionierung erfolgt zum Teil halbautomatisch: ein Toyota Radioshuttle führt die einzulagernde Palette automatisch an die richtige Lagerposition.

Damit ist die Arbeit von Winfried Reimer und seinen Kollegen in der Geschäftsleitung aber noch nicht erledigt: eine Trafo-Station für die E-Mobilität, ein weiterer Logistikbau, ein neues Rechenzentrum mit Redundanz – Pläne, die bis 2025 umgesetzt werden sollen.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Jüngst, Klumpp+Müller

100.000
Tonnen

PRO JAHR
SCHLÄGT
KLUMPP+MÜLLER
PER BAHN UM,
400.000 TONNEN
AUF DEM
WASSERWEG

Für die Produktionslogistik: Die halbautomatische Ein- und Auslagerung erfolgt durch ein Radioshuttle.

DAS UNTERNEHMEN

- Klumpp+Müller wurde 1953 gegründet und hat seinen Hauptsitz in Kehl und einen weiteren Standort in Worms. Mehrheitsgesellschafterin von Klumpp+Müller ist die Lotte und Dieter Klumpp Stiftung, Michael Klumpp ist geschäftsführender Gesellschafter
- Das Unternehmen beschäftigt 159 Mitarbeiter, darunter zehn Auszubildende (Speditionskaufleute, Logistikmanager, Fachkräfte für Lagerlogistik, Mechatroniker, Berufskraftfahrer)
- 51 Fahrer sind im Fuhrpark beschäftigt, zur Flotte gehören insgesamt 46 ziehende Einheiten, darunter aktuell vier E-Lkw. Gewartet werden sie in der eigenen Reparaturwerkstätte.
- Zum Unternehmen gehört das Euro-Terminal in Kehl (ETK), das 2006 gegründet wurde. Erst im Frühjahr wurde eine dritte Containerkrananlage in Betrieb genommen.



STARTSEITE

CO₂-Daten machen wettbewerbsfähig

Shipzero sorgt für eine transparente Lieferkette – erfolgreiche Anwendung bei Spedition Rinnen – CO₂-Ausstoß wird zum Wettbewerbsfaktor



Tobias Bohnhoff und Mirko Schedlbauer hatten schon lange einen Traum. Sie wollten „einen Arbeitsplatz mit Impact“ schaffen.

So formuliert es Bohnhoff im Gespräch mit trans aktuell. Das ist ihnen mit ihrem Start-up Shipzero offenbar gelungen. Über eine Datenplattform werden die Emissionsdaten von Transport- und Logistikunternehmen entlang der gesamten Lieferkette gemessen. Ein Geschäftsmodell, das immer stärker nachgefragt wird – dank der ab 2024 ausgeweiteten EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung und einem generell wachsenden Interesse von Kundenseite. Die Kundschaft besteht laut Bohnhoff aus Logistikdienstleistern und Verladern.

„Wir sind zufrieden mit unserem Wachstum und die Nachfrage zieht weiter an“, sagt Bohnhoff, der gemeinsam mit Schedlbauer die Geschäftsführung bildet. Im Gegensatz zu vielen anderen Start-ups der Branche, bei denen es aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation kriselt, läuft es bei Shipzero. Was Pitches und Preisverleihungen angeht, sind die Hanseaten eher zurückhaltend. „Wir setzen mehr auf Diskurs und Diskussionen.“

Im Jahr 2018 ging es los

Als die beiden im Jahr 2018 damit begannen, ihre Idee zu entwickeln, gab es auf dem Markt noch keine vergleichbaren Managementsysteme. „Die Logistik ist schwieriger zu dekarbonisieren als andere Branchen“, sagt Bohnhoff. Aber die beiden nahmen die Herausforderung an, anfangs war ihre Firma sogar eigenfinanziert. Mittlerweile eifern laut Bohnhoff andere Start-ups ihrem Geschäftsmodell nach.

Vor allem zwei Faktoren würden Shipzero aber von anderen Unternehmen unterscheiden. Erstens: „Wir haben uns auf Transport und Logistik spezialisiert, verstehen daher das Geschäft besser und können in die Tiefe gehen.“ Zweitens: „Wir arbeiten mit Primärdaten.“ Shipzero liest die Energiedaten der Unternehmen aus, woraus eine verlässliche Basis entsteht, um Reduktionspotenziale aufzuzeigen.



„Der CO₂-Ausstoß wird zum Differenzierungsfaktor im Wettbewerb“

TOBIAS BOHNHOFF,
CEO BEI SHIPZERO



Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten liegt nicht auf Kurs

Die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten in Deutschland hinkt den ausgegebenen Zielen hinterher. Im Vergleich mit 2021, so die Zielstellung im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm, soll die Zahl bis 2030 um 40 Prozent reduziert werden. Die aktuelle Prognose für 2023 zeigt, dass Deutschland nicht auf Kurs liegt, dieses Ziel zu erreichen, warnt DEKRA.

Das Statistische Bundesamt rechnet aktuell damit, dass für das Jahr 2023 insgesamt rund 2750 Verkehrstote in Deutschland verzeichnet werden. Basierend auf der Zielstellung für 2030 sollte die Zahl allerdings schon unter 2.300 liegen. „Die aktuellen Zahlen zeigen deutlich, dass alle Beteiligten ihre Anstrengungen für die Verkehrssicherheit intensivieren müssen, wenn wir in Deutschland das gesteckte Ziel nicht verfehlen wollen“, kommentiert Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH. Auf EU-Ebene ist die Zielstellung sogar noch ambitionierter: Hier wird angepeilt, die Getötetenzahl bis 2030 im Vergleich zu 2020 zu halbieren. „Die Zahlen aus Deutschland machen in der EU deutlich über zehn Prozent aus – auch für die EU-Ziele ist die Entwicklung hierzulande also ein elementarer Baustein“, sagt Fehlauer.

Um für Deutschland bis 2030 auf die angepeilte Größenordnung von höchstens gut 1.500 Getöteten zu kommen, hält der DEKRA Experte einen Ansatzpunkt für besonders wichtig – nämlich die Beeinflussung des Verhaltens von Menschen. „Fahrzeugtechnik und Infrastruktur sind zwar wichtige Handlungsfelder, auf denen sich schon viel getan hat und auch weiterhin einiges zu erreichen ist. Allerdings wirken sich Maßnahmen in diesen Bereichen eher mittel- und länger-

fristig aus“, so Fehlauer. „Bis zum Beispiel Assistenzsysteme und Funktionen des automatisierten Fahrens in der Flotte weit verbreitet sind, dauert es. Dasselbe gilt für Veränderungen in der Infrastruktur. Für uns ist klar: Mit solchen Maßnahmen allein sind die Ziele bis 2030 nicht zu erreichen.“ Fehlauer empfiehlt deshalb, bei der Umsetzung des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms das Augenmerk kurzfristig auch auf den Faktor Mensch zu richten. „Dabei müssen insbesondere ungeschützte Verkehrsbeteiligte wie Fußgänger, Radfahrer und Nutzer von E-Scootern verstärkt in den Blick genommen werden. Denn ihre Zahl steigt im Zuge des von uns allen gewollten Mobilitätswandels an – mit Folgen für das Unfallgeschehen.“ Verkehrssicherheitsmaßnahmen zum menschlichen Verhalten sollten deshalb unter anderem gezielt darauf ausgerichtet werden, Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.

Der aktuelle DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2023 mit dem Titel „Technik und Mensch“ unterstreicht die kurzfristige Bedeutung des Faktors Mensch und zeigt auch auf, welche neuen Spannungsfelder die zunehmende Automatisierung mit sich bringen könnte.

Weitere Informationen:
www.dekra-roadsafety.com

Im Gegensatz zu klassischen Kompensationsmodellen setzt Shipzero auf sogenanntes Carbon Insetting, also auf die Reduktion von CO₂-Emissionen innerhalb der unternehmenseigenen Wertschöpfungskette. „Der CO₂-Ausstoß wird zum Differenzierungsfaktor im Wettbewerb“, sagt Bohnhoff. Dabei verfolgt das Hamburger Start-up keinen klassischen Beratungsansatz, sondern einen Self-Service im Unternehmen. „Unser Produkt spricht für sich.“

Die Plattform steht verschiedenen Stakeholdern im Unternehmen zur Verfügung – vom Einkäufer über den Vertrieb bis hin zur Geschäftsführung. Die Bandbreite an potenziellen Nutzern sei groß.



Die Shipzero-Gründer Tobias Bohnhoff (links) und Mirko Schedlbauer freuen sich über den Unternehmenserfolg.

Ein Nutzer ist Jochen Fink, Leiter Umwelt-, Gesundheits-, Arbeitsschutz und Qualität (EHSQ) beim Chemielogistiker Rinnen. Er hat die Einführung der Datenplattform von Shipzero von Anfang an begleitet und freut sich über den aktuellen Stand. „Wir haben gemeinsam eine Datenbasis geschaffen, die zuverlässige Ergebnisse und genau die Daten liefert, die wir brauchen.“ Zum ersten Mal könnten die CO₂-Daten entlang der gesamten Transportstrecke verkehrsträgerübergreifend ermittelt werden. Für Shipzero wiederum ist das auf europaweite Flüssig- und Gaseinheiten aus Moers (Nordrhein-Westfalen) ein interessanter Partner.

Höchste Datenqualität sichergestellt

Die Messungen in der zu disponierenden Flotte mit rund 450 Zugmaschinen, mehr als 1.300 eigenen Chassis sowie rund 4.000 Tankcontainern funktionieren so: Über eine sichere Schnittstelle landen die Auftragsdaten des Transportmanagementsystems (TMS) von Rinnen in der Datenplattform von Shipzero. Die Primärdaten des Telematiksystems für die Flotte werden ebenfalls übertragen und mit den Auftragsdaten des TMS entsprechend den Kunden und Aufträgen zugeordnet. Shipzero stellt durch regelmäßige Checks auf Fehler die Plausibilität sicher. Das ermöglicht die höchste Datenqualität für die Emissionsberechnung.

Bereits im ersten Jahr führten die aus diesen Daten gewonnenen Ergebnisse zu einer nachhaltigen Reduktion der ausgestoßenen Emissionen. Rinnen nutzt die Daten in erster Linie, um eine wirksame Klimaschutzstrategie zu entwickeln und zu überwachen. „Nur was ich messen kann, kann ich auch verbessern“, lautet das Motto.

Aber auch bei der Kundenakquise helfen die Berechnungen von Shipzero. „Als Teil einer Ausschreibung konnten wir Emissionswerte für die potenziellen Transporte bereitstellen. Das ermöglicht uns, den CO₂-Ausstoß bereits im Vorfeld kalkulativ darzustellen“, sagt Fink. Das kommt bei den Kunden sehr gut an.

CO₂-Emissionen im Fokus: Hellmann kooperiert mit Shipzero

Dabei ist das CO₂-Reporting mit Hilfe von Shipzero nur ein Baustein der unternehmenseigenen Nachhaltigkeitsstrategie. Investitionen in moderne Fahrzeugtechnik, Fahrerschulungen, Photovoltaikanlagen und energetische Sanierungen von Gebäuden gehören ebenfalls dazu. Rinnen entwickelt und baut Chassis zum Transport der Tankcontainer selbst – allerdings nur für den Eigenbedarf. Die in Leichtbauweise gefertigten 20-, 30-, 40- oder 45-Fuß-Chassis erhöhen aufgrund des geringeren Grundgewichts das Ladungsvolumen – was den Emissionswert positiv beeinflusst.

In diesem Jahr soll ein weiterer Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie folgen. „Wir planen, das CO₂-Reporting auf unsere Liegenschaften auszuweiten“, sagt Fink. Bürogebäude, Werkstätten und Lager werden hinsichtlich ihrer CO₂-Emissionen bewertet. „Mit Shipzero haben wir einen wertvollen Partner gefunden, der uns hilft, unsere Lücken im System zu schließen“, sagt Fink. Für Rinnen ist die Kooperation mit Shipzero glücklich.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Rinnen, Shipzero

450 Zug- maschinen

BESITZT DIE
SPEDITION
RINNEN

„Wir haben gemeinsam eine Datenbasis geschaffen, die zuverlässige Ergebnisse und genau die Daten liefert, die wir brauchen“

JOCHEN FINK,
LEITER EHSQ BEI RINNEN

DIE UNTERNEHMEN

Shipzero

- Plattform für verkehrsträgerübergreifendes CO₂-Management
- Geschäftsführer: Tobias Bohnhoff, Mirko Schedlbauer
- 33 Mitarbeitende
- Firmensitz in Hamburg
- Zu den Kunden zählen die Bruhn Spedition, Lanfer Logistik, BLG Logistics, die Nagel Group, BSH Hausgeräte, Hellmann Worldwide Logistics und die Spedition Rinnen
- Investoren sind unter anderem Rethink Ventures, Zu na mi und Rainmaking Impact

Rinnen

- Auf Chemielogistik spezialisierte Spedition
- Geschäftsführer: Thomas Schulz, Hermann Christian Rinnen, Michael Roth
- Rund 750 Mitarbeitende
- Hauptsitz in Moers, elf Standorte in Europa
- Rund 150.000 Transporte im Jahr, vor allem flüssige chemische Transporte in Tankcontainern und -wagen

[STARTSEITE](#)

Ghosting bei der Personalsuche vermeiden

So können Speditionen die Bewerber bei der Stange halten – Experten von Jobmatch.me geben Tipps für die Praxis



Fachkräfte sind begehrt. Das heißt in der Praxis: Freuten sich bis vor einigen Jahren die Bewerber über ein Jobangebot, so freuen sich heutzutage die Unternehmen, wenn ein Bewerber zusagt. Arbeitnehmer können zwischen zahlreichen Angeboten wählen und finden bisweilen schnell neue Arbeitgeber, wenn sie das Gefühl bekommen, dass die Arbeitsbedingungen woanders besser sind.

Laut den Experten der Matching-Plattform für Arbeitgeber und gewerbliche Fachkräfte aus Logistik, Jobmatch.me, bereitet das einigen Personalverantwortlichen zunehmend Probleme. Demnach sind Interessenten nicht erreichbar und rufen auch nicht zurück. Und das nicht nur beim Erstkontakt, sondern selbst nach vielversprechenden Kennenlern-Telefonaten.

So kann es vorkommen, dass ein Interessent nicht mehr erreichbar ist, nachdem bereits Unterlagen zugeschiedt wurden. Oder es wird ein neuer Mitarbeiter eingestellt und nach einigen Tagen kommt dieser nicht mehr zur Arbeit. Es sei auch schon vorgekommen, dass neue Mitarbeiter bereits eingearbeitet wurden und dann kurz vor Ende der Probezeit abtauchen.

Teures und ärgerliches Ghosting

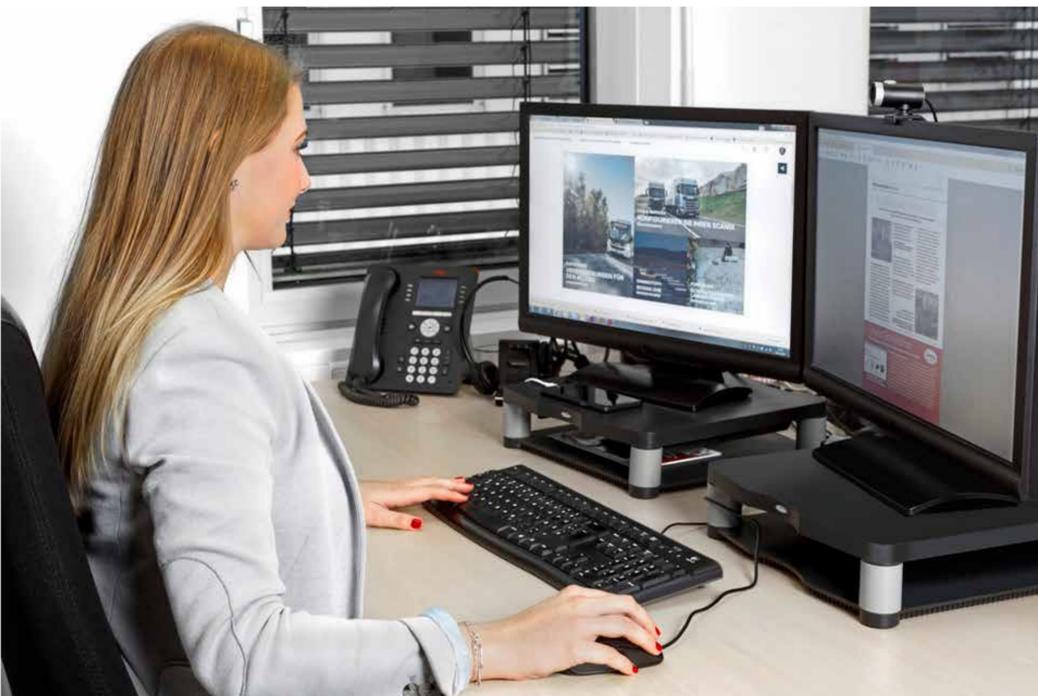
Inzwischen hat sich für dieses Phänomen ein Fachbegriff etabliert: Ghosting. Der Begriff „Ghosting“ kommt eigentlich aus der Dating-Welt. Zwei Menschen treffen sich, verbringen Zeit miteinander und plötzlich taucht einer der beiden ab und meldet sich nicht mehr. Beim Recruiting ist Ghosting nicht nur ärgerlich, sondern auch teuer.

Doch was sind die Ursachen? Laut einer Studie von Jobmatch.me haben jüngere Arbeitnehmer – die sogenannte „Generation Y“ – eine andere Einstellung zur Arbeit als vorherige Generationen. Arbeit ist demnach nicht das wichtigste im Leben. Mindestens genauso wichtig wie das Berufsleben sind beispielsweise Freizeit oder sinnstiftende Tätigkeiten. Dadurch können die Identifikation und das Pflichtgefühl gegenüber dem Arbeitgeber geringer sein als erwartet.



„Unternehmen müssen sich bei den Interessenten bewerben“

DANIEL STANCKE,
CEO UND FOUNDER VON
JOBMATCH.ME



„Aber auch Arbeitgeber können ungewollt zum Ghosting von Interessenten beitragen“, erklärt Daniel Stancke, CEO und Founder von Jobmatch.me. „Heute müssen sich nicht mehr potenzielle Mitarbeiter beim Unternehmen bewerben, sondern die Unternehmen bei den Interessenten. So ungewohnt diese Aussage klingen mag, so spiegelt es doch zumindest ein Stück weit die Realität des heutigen Arbeitsmarkts wider.“ Stancke rät, sich schon bei der Kontaktaufnahme mit Interessenten stärker zu engagieren. Eine Nachricht auf der Mailbox von Interessenten, sich bitte zu melden, reicht demnach nicht. Besser sei es, sich möglichst eine offene Rückmeldung einzuholen, beispielsweise mit der Frage: „Was stört Sie an dem Unternehmen?“ Manchmal seien auch mit einfachen Dingen positive Effekte zu erzielen, betont Stancke. Dazu gehört beispielsweise das Anbieten von Getränken und auch die Wahl und die Ausstattung des Raums für das Vorstellungsgespräch.

Zügiger Bewerbungsprozess hilft

Wie eine Untersuchung von Jobmatch.me zeigt, hat ein zügiger Bewerbungsprozess deutliche Vorteile für Arbeitgeber in der Logistik. Allerdings wird laut den Experten von Jobmatch.me ein wesentlicher Grund für Ghosting oft vergessen, nämlich die schnelle Kontaktaufnahme mit Interessenten. Doch was heißt „schnell“ genau? „Unternehmen, die innerhalb von 15 Minuten auf Interesse an ihren Jobangeboten reagieren, beispielsweise nach Eingang der Bewerbung, haben eine deutlich höhere Erfolgsquote“, erklärt Stancke. Wichtig ist es auch, die Erwartungen und Wünsche der potenziellen Mitarbeiter zu erkunden. Zum Beispiel mit Fragen wie: „Was wünschen sie sich vom Unternehmen?“ oder „Nach welchen Kriterien fällen Sie Ihre Entscheidung?“

Doch damit ist es nicht getan. Demnach sollten Arbeitgeber heute immer wieder versuchen, den Interessenten auf allen möglichen Kanälen, den Telefon, WhatsApp, oder SMS zu kontaktieren. Damit lässt sich auch ernsthaftes Interesse am Arbeitnehmer demonstrieren.

Sinnvoll ist es auch, nach dem Gespräch mit Interessenten ausdrücklich um Feedback zu bitten. „Auch für den Fall, dass sich der Bewerber gegen den angebotenen Job entscheidet“, sagt Berger. „So kann man wertvolle Rückmeldung dazu erhalten, was Kandidaten wichtig ist und wie sich die Attraktivität des eigenen Unternehmens für Interessenten erhöhen lässt.“

Doch bei allen Bemühungen gilt auch: Ghosting lässt sich leider nicht völlig verhindern. Mit den aufgeführten Tipps lässt sich das Risiko, als Arbeitgeber zum Ghosting-Opfer zu werden, zumindest verringern, sind sich die Experten von Jobmatch.me sicher.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Jobmatch.me, Scania, Thomas Küppers; Montage: Marcus Zimmer

Unternehmen müssen ihre Anstrengungen deutlich erhöhen, um Mitarbeiter zu gewinnen.

**Employer Branding
für die Mitarbeitersuche**

 **STARTSEITE**

Nord-Süd-Tour mit zwei Schwedenstars

Volvo-Legende FH16 und der jüngste Enkel FH460 I-Save im Vergleich – 1.000-Meilen von Göteborg bis Garmisch



Wenn der Enkel mit seinem Opa auf Reisen geht, dann gibt es immer was zu erzählen. Vor allem, wenn es sich dabei um so prominente Kandidaten wie unsere beiden 1.000-Meilen-Trucks handelt. Der eine blutjung, in Göteborg geboren und mit 460 PS unter dem Globetrotter-Fahrerhaus richtig scharf auf den Trip in den Süden nach Garmisch. Sein kongenialer Partner: Die Fahrgestell-Nummer 1 aller FH-Trucks, der erste FH16, der 1993, vor dreißig Jahren, vom Band rollte, um die Lkw-Welt mit einem völlig neuen Lkw-Konzept aufzumischen.

FH-Weltpremiere war 1993

So fit wie er aussieht, verabschieden wir uns vom despektierlichen „Opa“ und nennen ihn, wie die Schweden, die „Old Lady“. Wie große Schiffe sind hier auch Trucks stets weiblich. Unsere alte Dame, nach beschaulich-tragen Jahren im Volvo-Museum eigentlich längst im Ruhestand, hat es tatsächlich faustdick unter der Hütte. Sechs dicke Zylinder, jeder fast drei Liter explosives Diesel-Luft-Gemisch fassend, befeuern den FH16 mit stattlichen 520 PS.

1993 zur Weltpremiere der FH-Baureihe gleich in einer Eventhalle in Sichtweite vom Göteborger Fährhafen, setzte der FH neue Maßstäbe im Reigen der Fernverkehrs-Elite: Stärkster Motor gepaart mit modernster Antriebstechnik und ein komplett neues Fahrerhaus im Aero-Design – das war schon eine Ansage.

„Fit for fun“ für die alte Lady

Heute, nach einer umfangreichen Frischzellenkur, bei der die vom langen Herumstehen etwas steif gewordenen Gelenke der Museums-Lady wieder fit und geschmeidig trainiert wurden, tritt der – oder die – FH16 zum Europa-Trip an. Der junge FH-Nachfahre schmurgelt kaum hörbar im Leerlauf vor sich hin, während der FH16 mit lauten Gasstößen aus seinem gerademal Euro-1-sauberen Auspuff seine neu erstarkte Lebensfreude nur so hinausbläst.



Zum 30-Jährigen darf das meistverkaufte Lkw-Modell aller Volvo-Generationen wieder auf die Piste. Bereits auf der Fahrt vom Volvo-Werk bis zum Fähranleger mitten in Göteborg macht der FH16 klar, dass er hier keinesfalls zum alten Eisen gezählt werden möchte. Mit einem genussvoll-schmatzenden Klunk flutschen die Gänge am kinderarmdicken Schaltknüppel in die Dreigang-Schaltgasse. Die Kupplung lässt sich überraschend leicht dosieren und ab geht die wilde Fahrt mit dem PS-Monster der frühen 1990er Jahre.

Der damals mit Vierventiltechnik, hoch liegender Nockenwelle und elektronisch geregelter Einspritzung hochmoderne Sechszylinder hat nichts von seinem Anspruch als Topmotorisierung verlernt. Die richtige und flinke Gangwahl vorausgesetzt, geht der Schwedenstar immer noch mächtig zur Sache. Lustvoll dreht der Reihomotor Gang für Gang aus und wundert sich, warum sein 30 Jahre jüngerer Enkel so langsam im Rückspiegel kleiner wird. Schon nach wenigen Kilometern wird klar: Mit der alten Lady ist zu rechnen. Vor allem wenn es bergauf geht, ist der FH16 vor lauter Kletterfreude kaum zu bremsen.

Trommeln mahnen bei der Talfahrt

Apropos Bremse: Die Trommelbremsen geben sich vergleichsweise leistungsfähig, auch wenn ich die Standfestigkeit nicht unbedingt auf die Probe stellen will. Zumal die Motorbremse mehr Sound als Bremskraft produziert. Die Bremsen waren in der Tat das einzige Relikt, das der FH bei seinem Debüt 1993 vom Vorgänger F12/16 übernommen hatte.

Alles andere war neu, teilweise radikal neu, so wie die Pkw-mäßig stark geneigte Frontscheibe, die den FH so schön windschlüpfig machte. Damals haben Fahrer wie Tester gewettert, dass das Raumgefühl in der Kabine beschnitten würde. Aber dass die FH-Kabine wegen der Verwendung bei der US-Verwandtschaft um satte sechs Zentimeter schmaler gefertigt wurde, hat damals keiner gemerkt.

Jan Johansson, bei Volvo Chef-Entwickler der ersten FH-Generation, erinnert sich an sein Meisterstück: „Fahrerorientierung war eines der wichtigsten Entwicklungsziele“, erinnert sich der FH-Urvater. „Uns war ein optimaler Arbeits- und Schlafplatz besonders wichtig.“

Unzureichend für heutige Ansprüche

Auch heute stört das schmalere Hochdachhaus keineswegs, allerdings wäre der damals so stylische Innenraum heute allenfalls noch für einen Verteiler-Lkw angesagt. Der wegen der Einbaumotoren in den USA überdimensionierte Motorkasten, die weit nach hinten versetzten Staufächer oben und die Zweibettausführung limitieren den Wohnraum.



Am Steuer der großen Diva der Truck-Geschichte fühlt man die Historie: Das Lenkrad lässt sich gut verstellen, die großen Kipp- und Drehschalter und das erste zaghafte Multifunktionsdisplay mit futuristischen LED-Glimmlampen sind alle sympathisch selbsterklärend. Hier verirrt sich keiner in den Tiefen eines elektronischen Bedienmenüs. Sogar der simple Lenkstockhebel-Tempomat – ein, set, reset, aus – kann niemanden überfordern.

Und die vier Tasten am airbaggefüllten Lenkrad haben nur eine Single-Funktion: „Ordentlich ins Wikinger-Horn blasen. Hier kommt der King of the Road!“ Und da verspricht der aus dem Museum ausgebrochene FH nicht zu viel. Behende klettert die „Old Lady“ in den Bauch der Stena-Line-Fähre, in dem sie über Nacht vor dem Langstrecken-Trip durch Deutschland noch mal in Ruhe geschaukelt Kraft schöpfen kann.

Rast für den Fahrer, Ruhe für den Truck

Während im Laderaum die Lkw unter sich sind, bietet die Fähre Göteborg-Kiel unter der Übernachts-Trip jenen Komfort, den sich Fahrer auch an der Autobahn wünschen würden: eine kleine Schlafkabine mit sauberem Bad (wer Glück hat, bekommt am Ticketschalter eine Außenkabine zugewiesen), ein üppiges Fernfahrer-Büffet und ein ebenso kalorienreiches Frühstück, bevor das Fährschiff gegen 9 Uhr in Kiel einläuft.

Ausgeruht und mit vollem Bauch kann die Tour weitergehen. Während die täglichen Arbeitstiere bereits in aller Eile den Tag, gönnt sich der FH16 noch etwas Leerlaufzeit. Wegen altersbedingter Inkontinenz muss der Luftpresser erst noch Druck aufbauen, bevor der Jubilar die Entladerampe runter rattert.

Als ob der Trick-Oldie seinen zweiten Frühling ausgiebig feiern möchte, legt er sich in der Autobahn mächtig ins Zeug. Bei der Einfahrt in die Schnellstraße gibt er seinem nominell nur 60 PS schwächeren FH460 regelmäßig das Seil und prescht tatsächlich voran. Die Fahrt im FH16 erfordert doch tatsächlich noch alle Sinne. Kein Bremsomat regelt den Abstand oder das Höchsttempo. Hier ist ein wachsamer Blick auf Tacho und Vordermann höchst angesagt, um auf Kurs zu bleiben.

Der Enkel punktet mit Perfektion

Dann folgt der Fahrerwechsel, rüber auf den taufrischen FH460. Der Arbeitsplatz dort ist nach dem Oldie-Trip von überschäumender Perfektion. Nachdem alle Systeme gesetzt sind, lümmelt man auf dem Fahrersitz dem nächsten Etappenziel entgegen. Nur ein paar kleine Lenkkorrekturen verlangt der Truck, den Rest erledigt er mit selbstständiger Perfektion.

Trotz – oder vielleicht wegen – dem spritoptimierenden I-Save-Fahrprogramm fährt die rote FH-Legende regelmäßig davon. Trotz Drehmomentplus hängt die resolute alte Lady den Jüngling am Berg ab. Alter hat Vortritt. Man fragt sich, ob ein 2023er Neuling in 30 Jahren auch noch so fit ist. Da wird die rote „Old Lady“ zum Sechzigsten sicher wieder in Göteborg am Hafen stehen, bereit um mit dumpfen Dieseltrollen hinaus in die Welt zu bollern.

Text: Oliver Willms |
Fotos: OWImedia, Christoph Pffor



„Wir waren damals allen anderen voraus.“

JAN JOHANSSON,
CHEF-ENTWICKLER DER
ERSTEN FH-GENERATION

links: Kleiner Service: Ölkontrolle und Wasserstands-Check unter der FH16-Klappe.

rechts: Kaum noch Service: Beim aktuellen FH übernimmt der Bordcomputer die Füllstandskontrolle.



Übernachts-Fahrt mit der Fähre Göteborg-Kiel: Die beiden Volvo-Modelle auf ihrem Weg in Richtung Süden.

Ein Klassiker am Steuer: seelige Zeiten mit Tachoscheibe.



So sicher wie nie: Der Seitenradar auf beiden Fahrzeugflanken schützt schwächere Verkehrspartner.



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

Aktuelles Thema ist die Elektromobilität im Güterverkehr: Auf der letzten Meile sind die Stromer auf dem Vormarsch, denn die Distribution bietet für Elektro-Lkw ideale Einsatzmöglichkeiten. Im schweren Güterverkehr wird das Ganze

schon anspruchsvoller – es braucht die entsprechenden Fahrzeuge, die Ladeinfrastruktur und Fördermittel, weil die Fahrzeuge das Dreifache eines Diesel-Lkw kosten. Über Voraussetzungen und Einsatzmöglichkeiten sprechen BGL-Chef Engelhardt, Logistikunternehmer Erwin Stöhr aus Rottenacker (Alb-Donau-Kreis) und trans aktuell-Herausgeber Rathmann. Der Podcast „Klartext Logistik“ erscheint bei Apple Podcasts, Spotify, Deezer, Google Podcasts und natürlich unter eurotransport.de/klartextlogistik. Präsentiert werden die Folgen von Mercedes-Benz Trucks.

FERNFAHRER ROADSHOW 2024



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

Für 2024 sind fünf Termine geplant:

Rüssel Truck Show,
Autohof Lohfeldener Rüssel:
19. bis 21.04.2024

Trucker- & Country Festival,
Geiselwind:
17. bis 20.05.2024

Truck-Grand-Prix, Nürburgring:
11. bis 14.07.2024

Ländle Truckshow, Bludesch (A):
14. bis 15.09.2024

IAA Transportation, Hannover:
17. bis 22.09.2024

trans aktuell SYMPOSIEN



Für Profis von Profis, so lautet das Motto der trans aktuell-Symposien. Im Rahmen ihrer praxisnahen Veranstaltungsreihe bietet die Fachzeitschrift trans aktuell exklusive Symposien für die Transport- und Logistikbranche. Diese garantieren aktuelle Themen und einen hohen Praxisbezug. Das zeigt sich unter anderem daran, dass die Symposien vor Ort bei den Transport- und Logistikunternehmen stattfinden. Neben hochkarätigen Vorträgen von Bran-

chenkennern, Best-Practice-Lösungen und kontrovers besetzten Diskussionsrunden steht bei jeder Veranstaltung ein Blick hinter die Kulissen des jeweiligen Gastgebers, etwa die Besichtigung der Logistikanlage, auf dem Programm. Die trans aktuell-Symposien finden an 5 Terminen pro Jahr statt. Gastgeber, Themen und Termine sowie einen Rückblick auf bereits stattgefundenen Veranstaltungen finden Sie unter: www.eurotransport.de/tasymposien

DEKRA

Die Nachfrage nach digitalen Schulungsangeboten steigt. Gemeinsam mit DEKRA Media bietet der ETM Verlag auf seinem Online-Portal eurotransport.de zahlreiche Online-Unterweisungsmodulare für die Transport- und Logistikbranche an. Die Themen umfassen den Arbeits- und Gesundheitsschutz und reichen von Gefahrgutunterweisungen, über Lenk- und Ruhezeiten bis hin zur Ladungssicherung. Abonnenten von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de erhalten 15 Prozent Rabatt.

Einen kostenlosen Demo-Account und eine Übersicht aller verfügbaren Online-Unterweisungsmodulare finden Sie unter: www.eurotransport.de/schulungen.

KONTAKT

Der schnelle Draht bei
Fragen und Anregungen

Redaktion

Tel. 07 11/7 84 98-31

transaktuell@etm.de

Vertrieb

Tel. 07 11/7 84 98-17

vertrieb@etm.de

LEASING/LKW-VERMIETUNG

VON A NACH B MIT LEICHTIGKEIT

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.
Drive the Future.

BFS
BUSINESS FLEET SERVICES

VERSCHIEDENES

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

www.stark-waschanlagen.de

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley
OVERALLS

WILHELM BLEY HANDELSVERTRETUNG
Staufenring 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

NEUE HOTLINE

00800 03627867

KOSTENLOSES HILFETELEFON

Doc Stop www.docstop.eu

LKW-FAHRER GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter:
040 - 60 94 55 30

www.LKW-FAHRER-GESUCHT.com

Truck-Trailer-Bus

Mobiler Service 0172-4017968
www.unfallvermessung.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA WHEELS

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

WERKSTATT

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

www.stark-waschanlagen.de

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

www.transaktuell.de

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter: 040 - 60 94 55 30

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

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

FAHRSCHULE B. MUELL
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE-MUELLN.DE | TEL. 07024 8036119
FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÖNIGEN

Bewirb Dich hier!

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

HSchoch

ON FIRE!
Wir brennen fürs Truckstyling!

ÜBER 500 ARTIKEL IN UNSEREM SHOP!

STYLING
VON HS-SCHOCH FÜR DEINEN TRUCK

Scheinwerferbügel, Front- und Side-Bars, Radzierblenden und vieles mehr zur Individualisierung deines Trucks.

Unser exklusives Edelstahlzubehör wird von Hand auf Hochglanz poliert! Frag gleich bei deinem Händler oder deiner Fachwerkstatt nach, oder schau in unseren Shop.

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

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

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

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:

Nicole Holzer, Oliver Willms

Grafik/Produktion:

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

Sekretariat: Uta Sickel

Verlag:

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

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

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

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

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

Anzeigenmarkt:

Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94

E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Vertrieb:

Bernd Steinfeldt (Ltg.),
Gerlinde Braun, Sylvia Fischer,
Tel. 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de

Anzeigenverwaltung:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
Susanne Baranjosch,
Leuschnerstraße 1,
70174 Stuttgart,
Tel.: 07 11/1 82-21 44

Herstellung:

Thomas Eisele

trans aktuell erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr,

davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags.

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

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

Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell
im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in
Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt
ab Verlag (Lieferung frei Haus):

Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr,
Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage.

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatriku-
lationsbescheinigung einen Nachlass von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk.

ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,

Fax: 07 11/7 84 98-46,

E-Mail: vertrieb@etm.de,

Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisliste: Nr. 33, 2024,

Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,

Fax: 07 11/7 84 98-46,

E-Mail: vertrieb@etm.de,

Web: www.transaktuell.de/shop

**STARTSEITE**

Unterstützer von

