



## Abschluss des bundesweiten Protests von Transportunternehmen und Landwirten

### Wir müssen reden

Hunderte Lkw direkt vor dem Brandenburger Tor – die Großkundgebung schaffte es in die Medien und dann in die Politik. Verkehrsminister Volker Wissing sprach mit den Verbänden.

#### Kommentar

### Sympathie für die Demonstranten

In Berlin hat die Branche ihre Zurückhaltung aufgegeben – und Punkte gesammelt, meint Chefredakteurin Ilona Jüngst.

#### Das besondere Bild

### Designwerk mit Rekord-Auftrag

Die Stadt Zürich hat bei dem Schweizer E-Lkw-Hersteller Designwerk 26 elektrische Abfallsammel-Lkw geordert.

#### Hintergrund

### Die Finalisten für den Ifoy Award

Wer gewinnt 2024 den begehrten Preis für innovative Geräte und Lösungen in der Intralogistik? Das sind die Nominierten.

#### Hintergrund

### Krise im Roten Meer

Containerschiffe müssen erneut Umwege fahren. Die Preise für Fracht und Container sind laut Experten daher steigend.



#### Politik und Wirtschaft

### Gänsehaut-Moment auf der Straße des 17. Juni

„Das ist auch unsere Straße“: Eindrücke und Stimmen von Unternehmern und Fahrern von der Protest-Kundgebung von BGL und DBV in Berlin.

### „Es kann so nicht weitergehen“

Der VSL Baden-Württemberg nahm als einziger DSLV-Landesverband an der Kundgebung in Berlin teil. VSL-Präsident Dr. Micha Lege zur Motivation und zu den Forderungen.

### Verschärfte Euro-7-Norm und strengere CO<sub>2</sub>-Begrenzungen

Die Euro-7-Norm führt zu strengeren Grenzwerten bei Stickoxiden. Daimler Truck geht von höheren Kosten bei Lkw aus. Zugleich verschärft die EU die Regeln bei CO<sub>2</sub>-Emissionen.



#### Spedition und Logistik

### Gemeinsame Zukunftsziele

Wie die Partner DSV und dm das Ziel Flottenumstellung gemeinsam vorantreiben. Im Gespräch mit den DSV-Verantwortlichen, darunter dem künftigen Group-CEO Jens H. Lund.

### Rundholz im Kombinierten Verkehr

Kleinheinz Transport & Logistik aus dem Allgäu befördert Rundholz – per Lkw aus dem Wald und dann zum Weitertransport auf der Schiene. Was fehlt, ist die 44-Tonnen-Regelung.



#### Schwerpunkt Lebensmittellogistik

### Testlauf für die Flottenumstellung

Die deutschen Lebensmitteleinzelhändler verfolgen alle Klimaziele, in der Logistik führt der Weg dorthin über neue Antriebskonzepte. Rewe und Kaufland kooperieren dazu mit Einride.

### Neue Fahrerpower bei Aldi Nord

Aldi Nord bildet seit vergangenem Jahr eigene Fahrer aus. Allerdings stellt der Discounter durchaus hohe Erwartungen an seine Nachwuchskräfte. Das sind die Details.

#### Management

### Weiterarbeiten nach der Rente

Nach dem offiziellen Renteneintritt muss nicht unbedingt Schluss sein: Möglichkeiten für Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

#### Kommunikation

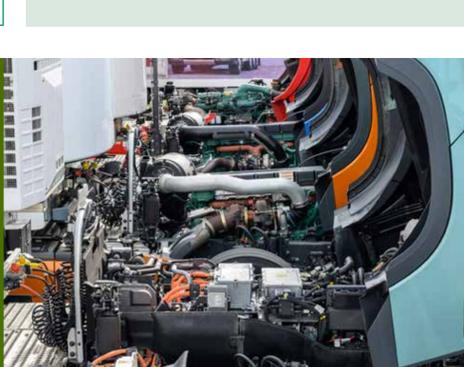
### High-Tech für die Logistik

Dr. Tim Brühn, CEO von Cargo Digital World, über neue Geschäftsmodelle für Netzwerkplanung und Lagerlogistik.

#### Fahrzeug und Technik

### Wettbewerb der Systeme

Diesel, Gas und Elektro in schweren Fernverkehrs-Lkw von Volvo im Vergleich. Komfort, Reichweite und Fahrleistung – wo liegen die Stärken der Antriebe?



#### Fahrzeug und Technik

### Alleskönner mit neuer Welle

Daimler Truck und 18 Partner aus Industrie und Wissenschaft haben mit dem Unimog Wave einen Alleskönner mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor entwickelt.

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: Aldi Nord, Daimler Truck, Ilona Jüngst, Christoph Pfoff



# Sauberer Mann in der Schweiz



Foto: Designwerk

Der Schweizer Elektro-Lkw-Hersteller Designwerk hat sich den bis dato größten Auftrag der Unternehmensgeschichte gesichert. Die Stadt Zürich hat 26 elektrische Abfallsammel-Lkw bestellt. Die Auslieferung ist bis Ende 2027 vorgesehen. Bis zum Jahr 2032 soll die Flotte komplett elektrifiziert sein.

[!\[\]\(cbe2492b119e39e02a1dab2af4a4b296\_img.jpg\) \*\*STARTSEITE\*\*](#)

# Friedlicher Protest gewinnt Sympathien



Foto: Ilona Jüngst

Tausende Fahrzeuge säumten die Straßen in Berlin, die Stimmung auf der großen Kundgebung von BGL und Bauernverband war gut – ein Ablassventil für die Herausforderungen der letzten Monate.

Protestieren ist allgemein nicht in der DNA des deutschen Transportgewerbes verankert, auch der Schulterschluss mit den Landwirten erntete Kritik.

Aber der friedliche Protest hat Transport und Logistik mehr in das Bewusstsein vieler Menschen gebracht und damit auch den Kern der Branche: mittelständische Unternehmen mit Sorgen und Nöten. Und mit Mitarbeitern, die für die Zukunft ihres Arbeitsplatzes auf die Straße gehen.

Haltung zeigen: Zu wünschen wäre, dass der Branche das künftig leichter gelingt – wenn nötig auch auf der Straße. Ausschlaggebend für die Sympathien für den Protest ist nicht das Ob, sondern das Wie.



**Ilona Jüngst**  
Chefredakteurin



STARTSEITE

# 17 heiße Kandidaten

Die Nominierten für den Ifoy Award 2024 stehen fest – Finale am 14. Juni



Rund 3.300 Kilometer: So lange läuft ein Pilger ungefähr auf dem Jakobsweg von Deutschland nach Santiago de Compostela in Spanien. Rund 3.300 Kilometer legen auch die autonomen Transportsysteme namens Agilox One im BMW Group Werk Regensburg in der Woche zurück. Seit dem Jahresende 2023 versorgen 27 Agilox One die Arbeitsstationen im Werk mit Fertigungsteilen für den Karosseriebau – und das anscheinend mit Erfolg.

Die Agilox One sind neben 16 anderen Produkten für den Ifoy Award 2024 nominiert. Der „International Intralogistics and Forklift Truck of the Year (Ifoy)“-Award wird jedes Jahr für innovative Geräte und Lösungen aus den Bereichen Intralogistik und Flurförderzeuge verliehen. Die Preisverleihung findet in diesem Jahr am 14. Juni in der Kaiserstadt Baden bei Wien statt.

Bereits am 10. und 11. April stehen die 17 ausgewählten Produkte zum Test bereit. Zum Test Camp Intralogistics in der Messe Dortmund erwarten die Organisatoren nach eigenen Angaben rund 1.500 Teilnehmende. Die können neben den nominierten Produkten rund 100 weitere Innovationen der Intralogistik testen.

## Aktuelle Megatrends

Die Finalisten spiegeln laut Anita Würmser, Vorsitzende der Ifoy-Jury, die aktuellen Mega-trends wider: innovative Lagertechnik und Komponenten, mobile Robotik, Künstliche Intelligenz sowie komplexe Kundenprojekte. „Effizienz, Skalierbarkeit und Zukunftsfähigkeit sind gefragt und im Ifoy Audit wird sich zeigen, wer die Nase vorn hat“, sagt Würmser.

Am 14. Juni werden Würmser und ihre 25 Jury-Kolleginnen und -Kollegen insgesamt sechs Trophäen überreichen. Denn die Finalisten sind sechs verschiedenen Kategorien zugeordnet. Integrierte Kundenlösungen, zu denen auch die Agilox-Systeme zählen. Hochhubwagen, mobile und stationäre Robotik, die „Special of the Year“-Kategorie, in der sich laut Jury die sogenannten Gamechanger der Branche befinden, und natürlich Start-ups wie die Firma Brightpick aus Bratislava (Slowakei).

## Vier Start-ups nominiert

Bei dem Brightpick Autopicker handelt es sich um einen autonomen mobilen Roboter, der Bestellungen direkt in den Gängen des Lagers kommissioniert und konsolidiert. Die Start-ups CIP Mobility aus München und Cybrid haben dagegen noch Produkte für Menschen im Blick. Das Kunststoff-Lastenrad von CIP Mobility fährt 60 bis 80 Kilometer weit und hat eine Recyclingquote von 95 Prozent. Mit dem Exoskelett von Cybrid können Mitarbeitende Objekte bis zu einem Gewicht von 20 Kilogramm tragen, ohne die eigene Kraft einsetzen zu müssen.

Das vierte Start-up, das sich für den Preis „Ifoy Start-up of the Year“ qualifiziert hat, ist Box ID Systems. Das Gründer-Team aus Garching bei München hat die Echtzeit-Scan-Lösung „Box ID Process Guard“ für den Warenversand in der Distributionslogistik entwickelt.

Der Weg zum Sieg wird für die 17 Finalisten lang. Sie müssen sich mit ihren direkten Wettbewerbern messen und die Ifoy-Jury testet sie gemeinsam mit ihren Berater-Teams aus der Wirtschaft ebenfalls. Am Ende des Wegs wartet im Juni dann hoffentlich eine Trophäe.

Text: Franziska Nieß | Foto: Ifoy Award

Beim Test Camp Intralogistics in der Messe Dortmund können Interessierte auch in diesem Jahr die ausgewählten Produkte testen. Rund 100 weitere Innovationen sind ebenfalls ausgestellt.

# 95 Prozent

SO HOCH IST  
DIE RECYCLING-  
QUOTE DES  
LASTENRADS  
VON CIP  
MOBILITY

## DIE NOMINIERTEN

- Nominiert in den Kategorien Integrated Customer Solutions, Warehouse Trucks, Mobile Robots, Stationary Robots und Specials of the Year sind die Unternehmen Agilox, Crown, Globe Fuel Cell Systems, HWA Robotics, Jungheinrich, Meyens, Ravas, Safelog, SSI Schäfer und Still.
- Die nominierten Start-ups sind Box ID Systems, Brightpick, CIP Mobility und Cybrid.

Ifoy Award: Das waren die Finalisten im Jahr 2023

 **STARTSEITE**

# Längerfristiges Problem

Containerschiffe fahren wegen Huthi-Angriffe im Roten Meer Umweg – Preise für Fracht und Container sind laut Experten steigend



**A**ngriffe auf Frachtschiffe im Roten Meer durch die Huthi-Rebellen aus dem Jemen – welche Folgen hat das für die Logistikbranche?

Nach Angaben des Kiel Instituts für Weltwirtschaft (ifw) war bereits im Dezember 2023, also wenige Wochen nach den ersten Angriffen, die im Roten Meer transportierte Menge an Containern um über die Hälfte eingebrochen. Als Folge seien Frachtkosten und die Transportzeit im Warenverkehr zwischen Fernost und Europa angestiegen.

## Längere Fahrzeit durch Umweg

Denn statt durch das Rote Meer fahren die Schiffe nun um Afrika und das Kap der Guten Hoffnung, der Umweg nehme sieben bis 20 Tage in Anspruch. „Die verlängerte Fahrzeit hat die Frachtraten deutlich erhöht. Der Transport eines 40-Fuß-Standardcontainers zwischen China und Nordeuropa kostet aktuell über 4.000 US-Dollar. Noch im November waren es rund 1.500 US-Dollar“, so das ifw.

Das Hamburger Reedereiunternehmen Hapag-Lloyd leitet bereits seit Dezember keine Schiffe mehr über die Route durch den Suez-Kanal. „Die Sicherheit unserer Seeleute hat für uns oberste Priorität“, sagt ein Sprecher auf Anfrage von trans aktuell. Der Umweg über das Kap der Guten Hoffnung war zuletzt 2021 notwendig, nachdem das Frachtschiff Ever Given über Wochen im Suez-Kanal feststeckte. „Je nachdem, woher das Schiff kommt und wohin es fährt, bedeutet dieser Umweg für Hapag-Lloyd eine längere Fahrzeit von einhalb bis drei Wochen. Die Mehrkosten für uns liegen jeden Monat im zweistelligen Millionen-Euro-Bereich.“

„Als Folge sind natürlich die Frachtraten auf einigen Wirtschaftslinien nach oben gegangen – eine Folge des Themas Angebot und Nachfrage. Wie sich die Raten weiter entwickeln, darüber lässt sich bislang nur spekulieren“, so der Sprecher. Ein Krisenstab der Hapag-Lloyd analysiere kontinuierlich die Lage und spreche darauf ausgerichtet Empfehlungen aus.

Eine kurzfristige Lösung des Problems sei jedenfalls nicht zu erwarten und selbst wenn – Hapag-Lloyd habe inzwischen sein Servicenetz entsprechend angepasst, eine Rückkehr zum Normalzustand sei nicht so schnell umzusetzen. „Die Situation ist nach wie vor besorgniserregend“, so der Sprecher.

## Werden Container knapp?

„Der Markt geht davon aus, dass insbesondere in Europa, das auf der Empfängerseite von Importcontainern aus dem Nahen Osten, Indien, Südostasien und China steht, die Containerknappheit zu einem Anstieg der Containerpreise und des Marktes führen wird“, so eine Analyse von Christian Roeloffs, Mitbegründer und CEO der Containerplattform Container xChange. Ein konsistenter Preistrend sei auch beim Anstieg der Frachtraten zu beobachten, vor allem auf den wichtigsten Ost-West-Korridoren. Betroffen seien etwa 1,4 bis 1,77 Millionen TEU an Kapazität, was fünf bis sechs Prozent der Gesamtkapazität des Marktes entspräche.

## SEEROUTE ASIEN–EUROPA



Die Frage, die sich laut Roeloffs stelle, sei, wie lange dieser Umstand anhalte und wann die Seestreitkräfte, insbesondere aus Ägypten, Großbritannien, Frankreich und den USA, die Kontrolle über die Sicherheit im Roten Meer übernehmen werden.

Der Hafen Hamburg sieht wie die meisten Beteiligten ein längerfristiges Problem. „Die HHLA stellt sich weiterhin darauf ein, dass die Dienste aus Fernost und dem Mittleren Osten den Hamburger Hafen in den nächsten Wochen verspätet ursprünglich geplante Abfertigung der Schiffe dementsprechend anpassen“, sagt ein Sprecher des Unternehmens gegenüber trans aktuell. „Wir sind mit unseren Kunden im engen Austausch, um mögliche Verzögerungen so gering wie möglich zu halten. Da aktuell noch nicht abzusehen ist, wie lange die Situation andauern wird, prüfen wir kontinuierlich den Status quo und passen unsere Maßnahmen entsprechend flexibel an.“

## Kühne + Nagel setzt auf Zeit

Auch die international tätigen Logistikdienstleister sind aktiv geworden, Kühne+ Nagel etwa: „Unsere Erwartung ist, dass dies noch einige Zeit andauern wird. Denn selbst wenn die Bab al-Mandeb-Straße, die Meerenge im Roten Meer, ab heute sicher für den Transit wäre, gehen wir davon aus, dass es mindestens zwei Monate dauern würde, bevor die Schiffe wieder normale Rotationsmuster annehmen könnten“, sagt Michael Aldwell, Executive Vice President Sea Logistics bei Kühne+Nagel.

Laut einer Sprecherin des Schweizer Logistikdienstleisters werden aktuell etwa 90 Prozent der Containerfrachtschiffe, die normalerweise das Rote Meer durchquert hätten, um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet. „Diese längere Route erfordert mehr Schiffe, wodurch die Reederei Kapazitäten von anderen Routen umverteilen, was die Bereitstellung zwischen Asien und Europa beeinträchtigt.“

Laut der Sprecherin werde das resultierende Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage in den betroffenen Handelsrouten zu einem Anstieg der Frachtpreise auf dem Seeweg führen, selbst auf Strecken, die auf den ersten Blick nicht direkt von diesen Umleitungen betroffen zu sein scheinen.

Kühne+Nagel könne über seine Echtzeitkommunikation aber mit den Transportpartnern und den Reedern schnell reagieren und die Lieferketten seiner Kunden im Falle von Umleitungen anpassen: „Unser Engagement besteht darin, Störungen in den Lieferketten unserer Kunden zu minimieren und umfassende Unterstützung während dieses Prozesses zu bieten.“

## Ausbleibendes Volumen im Import

Die Probleme schlagen sich auch auf den Containertransport auf der Straße nieder. Laut Henning Eggers, Bereichsleiter Vertrieb und Marketing bei dem Hamburger Transportunternehmen IGS Schreiner, stagniere das Mengenniveau im Bereich der Containerverkehre ohnehin auf einem niedrigen Niveau. „Die kurzfristige Umstellung der Schiffsrouten, die nun gut 6.000 Kilometer Umweg, fahren, was circa zehn Tage länger dauert, führt zunächst zu ausbleibendem Volumen im Import“, sagt Eggers gegenüber trans aktuell.

Das erfordert – sofern möglich – eine neue Planung der Exportverladungen unter dem Strich bleiben vorerst aber vorhandene Kapazitäten ungenutzt – was aus unternehmerischer Sicht immer unbefriedigend sei.

Die Verzögerung bringe laut Eggers die Prozessabläufe manchen Kunden ins Wanken und führe teilweise sogar zu Produktionsausfällen oder -verschiebungen. Daher würden einige Kunden versuchen, so früh wie möglich an die gewünschten Waren und Container zu kommen. Oder sie lassen zumindest prüfen, ob es möglich ist, die Container in einem anderen Hafen – also dem „first call“ auf der Reise nach Europa – bereits zu löschen, um einige Tage in der Transportkette aufzuholen. „Dieses prüfen wir mit und für unsere Kunden und koordinieren, sofern gewünscht, dann die entsprechenden Transporte“, sagt der Transportexperte.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Adobe Stock - xy | Grafik: Adobe Stock - pyty, Oswin Zebrowski

# 10 Tage

**BIS DREI WOCHEN  
DAUERT DER  
UMWEG DER  
HAPAG-LLOYD-  
CONTAINERSCHIFFE,  
DIE STATT ÜBER DAS  
ROTE MEER UND  
DEN SUEZ-KANAL  
DIE ROUTE ÜBER  
DAS KAP DER GUTEN  
HOFFNUNG NEHMEN**

# 200.000 Container

**STATT 500.000  
CONTAINER AM TAG  
– SO DRASTISCH  
IST DIE ANZAHL  
DER VERSCHIFFTEN  
CONTAINER  
IM ROTEN MEER  
VON NOVEMBER  
AUF DEZEMBER  
GESUNKEN**

## DER KONFLIKT

- Der Huthi-Konflikt begann 2004 mit dem Aufstand der Huthi-Rebellen gegen die jemenitische Regierung. Der bewaffnete Konflikt dauert seitdem an.
- Seit Mitte November haben die Rebellen mehr als zwei Dutzend Angriffe auf Handelsschiffe im Roten Meer verübt, angeblich als Vergeltung für die Angriffe auf Gaza und die Palästinenser.
- Als Reaktion auf die fortgeführten Angriffe der Huthi auf Schiffe auch der Handels-schifffahrt haben die Streitkräfte der Vereinigten Staaten und Großbritannien mit Unterstützung der Niederlande, Kanadas, Bahains sowie Australiens Mitte Januar Vergeltungsschläge gegen eine Reihe von Zielen in von den Huthi kontrolliert.

**Keine Durchfahrt  
mehr möglich:  
Blockade der Ever Given**

**STARTSEITE**

# Gänsehaut-Moment in Berlin

Branchenunternehmen bei der Kundgebung von BGL und Bauernverband – Teilnehmer berichten von ihrer Motivation



Montagmorgen um 8 Uhr – in der Berliner Innenstadt ist ein Geräuschmosaik zu hören, so ganz anders als der typische unterschwellige Verkehrslärm: Mehrere tausend Traktoren und Lkw-Zugmaschinen belagern die Straße des 17. Juni und darüber hinaus, und die Fahrer machen mit dem Gebrauch der Hupe ihrem Frust Luft.

Frust über die Belastungen, die Landwirtschaft und Transportgewerbe als einschneidend, ja sogar zukunftsbedrohend sehen. Deshalb der Schulterchluss der beiden Branchen, die vor allem die jüngsten steuerrechtlichen Entscheidungen der Ampelregierung beklagen. Grund dafür ist ein Milliardenloch im Haushalt 2024 nach einem Urteil des Karlsruher Verwaltungsgerichts zum Sonderhaushalt des Klima- und Transformationsfonds (KTF).

Die Transportwirtschaft ist maßgeblich durch den Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und seinen Mitgliedsunternehmen vertreten, der zusammen mit dem Bauernverband unter dem Slogan „ohne uns kein Essen“ die Aktionswoche mitgetragen hatte. Vom Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) ist lediglich ein Landesverband vor Ort – der Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg.

## Branche immer gesprächsbereit

In ihren Reden auf dem großen Podium machten beide Verbandsvertreter – Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt für den BGL und Axel Pläß als Präsident des DSL – klar, dass die Branche für Gespräche zur Verfügung stehe. Werde man aber von der Politik weiter nicht gehört, werde die Branche unter Umständen auch wieder auf die Straße gehen, um zu protestieren.

In Berlin vertreten war mit sechs Fahrzeugen die Firma Kottmeyer Transporte aus Bad Oeynhäusen. Vor Ort war auch Philipp Weihe als Mitglied der Geschäftsführung; BGL-Aufsichtsratspräsident Horst Kottmeyer war verhindert.

„Wir haben uns auf dem zentralen Festplatz mit anderen Unternehmer unter Organisation des BGL getroffen und sind bereits gegen 22 Uhr am Sonntag zur Straße des 17. Juni gefahren. Diese Konvoi-Fahrt, mit 70 Fahrzeugen in Begleitung der Polizei durch die Stadt, war für alle durch den großen Zuspruch der Bevölkerung an den Straßenrändern ein Gänsehaut-Moment“, berichtet Weihe.

Laut Weihe wollte die Firma mit der Teilnahme an der Kundgebung der Politik, aber auch der Bevölkerung die Wichtigkeit der Branche deutlich machen. Die Forderungen: keine CO<sub>2</sub>-Doppelbelastung durch Maut und Diesel, die zweckgebundene Nutzung der Maut-Mehreinnahmen sowie der Erhalt des mittelständischen Transportgewerbes durch Unterstützungen und Planungssicherheit.

## Gutes Auftreten befördert gutes Image

„Im ersten Schritt sind wir zufrieden mit der Aktionswoche, aber wir können uns jetzt nicht zurücklehnen“, sagte Weihe. Je nach Ausgang der Gespräche mit der Politik werde sich zeigen, inwieweit und in welchem Umfang weitere Demonstrationen notwendig seien. Für Weihe aber auch wichtig: „Durch das friedliche, hilfsbereite und sachliche Auftreten der Lkw-Fahrer vor Ort wurde das Image der ‚Trucker‘ verbessert“.

Das Unternehmen Stöhr Logistik aus dem schwäbischen Munderkingen, Mitglied beim VSL Baden-Württemberg und beim BGL Süd, war mit zwei Lkw in Berlin vertreten. „Natürlich wollten wir unsere beiden Verbände und ihre Forderungen unterstützen“, sagt Geschäftsführer Erwin Stöhr. Wichtig ist ihm etwa die Förderung, die De-minimis-Förderung auf Mittel der Mautharmonisierung von 600 auf 900 Millionen Euro aufzustocken.

## Forderung nach Wertschätzung

Was die Branche aber auch einfordert, ist laut Stöhr mehr Wertschätzung. „Vor drei Jahren hat man uns in der Corona-Zeit für die lückenlose Belieferung von Bevölkerung und Wirtschaft den roten Teppich ausgerollt. Drei Jahre später zeugt das Verhalten bei der Mauterhöhung – wo wir nach dem Beschluss im September in kürzester Zeit umstellen mussten – von Respektlosigkeit gegenüber unseren Unternehmen“, sagt Stöhr.

Ein Gutes hatte die Großdemo, ganz abseits von allen politischen Zielen: Am Montagabend behinderte plötzlicher Schneefall und ein eisglatte Fahrbahn einen Schwerlasttransport in Schwerin. Laut einem Polizeibericht boten Traktoren aus Oldenburg, die sich auf der Rückreise von Berlin befanden, ihre Hilfe an und ermöglichten die Weiterfahrt des Schwertransports, zumindest bis zu einem geeigneten Abstellplatz. Solidarität zahlt sich eben aus.

Text und Fotos: Ilona Jüngst

# 30.000 Teilnehmer

UND 10.000  
FAHRZEUGE –  
SO SCHÄTZTE  
JOACHIM RUK-  
WID, PRÄSIDENT  
DES DEUTSCHEN  
BAUERNVER-  
BANDS (DBV),  
DIE BETEILIGUNG  
VOR ORT EIN

**Bundesverband Logistik & Verkehr macht auch mobil**

 **STARTSEITE**

# „Es kann so nicht weitergehen“

VSL nimmt als einziger DSLV-Landesverband an Kundgebung in Berlin teil



Die Pressekonferenz des VSL-Baden-Württemberg findet vor dem Brandenburger Tor statt, neben dem einzigen Sattelzug in der Protestaufstellung. Das Fahrzeug gehört Bay Logistik aus Waiblingen, Mitglied des VSL, der als einziger DSLV-Landesverband in Berlin zugegen ist. VSL-Präsident Dr. Micha Lege erklärt die Motivation.

„Wir stehen wie die Landwirte hier in Berlin als Wirtschaftsunternehmen, und auch wir leiden unter unser unmäßigen Steuerabgaben und Bürokratie“, sagt Lege. „Es kann aber so nicht weitergehen – die Logistik ist schließlich die Wirtschaftsbranche Nummer 3 in Deutschland“. Mit der Teilnahme an dem Protest, übrigens der erste in seinem Leben, wie Lege verrät, werde ein Zeichen gegen die Missachtung durch die Politik gesetzt.

## Meinungen der Branche ignoriert

Die Kritik des geschäftsführenden Gesellschafters des Unternehmens Wiedmann & Winz aus Geislingen und seiner Kollegen bezieht sich nicht nur auf die beschlossene Doppelbelastung der Branche. Sondern auch darauf, dass Wünsche und Meinungen der Branche über die Mauthöhe von der Politik ignoriert wurden. „Dagegen wehren wir uns, auf ein hoch ehrenhafte Art und Weise“, sagt Lege.

13 Mitgliedsunternehmen des VSL folgten mit 21 Fahrzeugen dem Aufruf des Verbands, der die Aktion auch koordinierte. Laut Andrea Marongiu, Geschäftsführer des VSL, war die Entscheidung zugunsten einer Teilnahme an der Kundgebung für den Verband eine Gratwanderung. „Aber es haben sich doch einige Unternehmen auf den Weg gemacht – und das ist für uns als Verband auch ein wichtiges Signal nach innen“. VSL-Vize Timo Conrad von der Spedition ERA aus Kornwestheim erklärt: „Wir setzen ein Zeichen, dass mit der Belastung jetzt Schluss sein muss“.

Auch DSLV-Präsident Frank Plass ist von der Sinnhaftigkeit der Kundgebung überzeugt: „Das ist unsere Straße, und das sind auch unsere Sorgen“, sagt Plass. „Der DSLV zeigt Flagge“.

Der Geschäftsführer der Hamburger Zippel Group zeigt sich tief beeindruckt von der Versammlung vor dem Brandenburger Tor. Anders als bei den Streiks der Lokführergewerkschaft GDL gehe es bei den Transportunternehmen nicht um „Luxusprobleme, um 400 oder 500 Euro“, sondern um die Existenz mancher Betriebe.

Mit ihrer Kritik halten die Unternehmer nicht hinter dem Berg: Mario Wolter, COO-Spedition des Ulmer Unternehmens Seifert Logistics Group, berichtet von Problemen vor allem von KMU mit der Mauterhöhung: Die Maut werde von Toll Collect nach 14 Tagen abgebucht. Kunden nutzen hingegen die Zahlungsziele von 90 Tagen aus – in Folge müssten die KMU die Mautkosten vorfinanzieren.

## Ungünstiger Starttermin 1. Dezember

Thomas Schwarz, Geschäftsführer der Schwarz Logistics Group aus Herbrechtingen, ärgert sich über die fehlende Berechenbarkeit der Politik. Nach langen Diskussionen über eine mögliche Mauterhöhung wurde eine schnelle Umsetzung entschieden. „Viel zu kurzfristig, als dass die Unternehmen mit Kunden reden und Maßnahmen umsetzen konnten“, sagt Schwarz. Der Politik sei die volkswirtschaftlichen Dimension dieser Entscheidung nicht bewusst gewesen.

Michael Schaaf, Geschäftsführer von Bay Logistik, kritisiert die Maut-Erhöhung als „dilettantisch – mit einem Einführungstermin kurz vor Jahresende!“.

Dass die Mehreinnahmen durch die Mauterhöhung dann nicht dem Sektor zufließen, wurmt zusätzlich. Weder in den Ausbau der Straßen- und Brückeninfrastruktur noch in die Verkehrswende fließe mehr Geld – „das ist Politik am Reißbrett, ohne Rücksicht auf die Praxis“, sagt VSL-Präsident Micha Lege. „Durch die Streichung der Fördermittel fährt man die Antriebswende an die Wand“. Wer aber wie die Politik schärfere Grenzwerte für Fahrzeuge schaffe, müsse auch die Voraussetzungen für Alternativen schaffen, so Lege.

Text und Fotos: Ilona Jüngst

VSL-Abordnung in Berlin (von links): Timo Schröder, Andrea Marongiu, Dr. Micha Lege, Michael Schaaf, Thomas Schwarz, Mario Wolter und Oliver Ocker.

## STIMMEN VON DER DEMO:

**Mick Schröder**, Inhaber von Schröder Transport aus dem brandenburgischen Perleberg, war mit vier Lkw vor Ort. Mit dem Schwerpunkt Entsorgung und Containerdienste war ihm vor allem die Mehrbelastung durch die Mauterhöhung ein Anliegen. „Wir müssen erst noch sehen, wie die Kunden auf die Umlegung der Kosten reagieren“.



**Fahrer René**, „Pinky“ genannt, von der Firma Mallorca Express aus Aldenhoven, hatte sich am Freitag auf den Weg gemacht. Das Unternehmen ist auf Umzüge und den Transport von Booten und Autos nach Mallorca spezialisiert. Durch die Mauterhöhung würden die Privatkunden stark belastet.



**Frank Quarder**, Fahrer der Frankenfeld-Logistik aus Rheda-Wiedenbrück, sieht die Branche auch mit großen Kostensteigerungen im Bereich Werkstatt sowie bei Fahrzeuginvestitionen belastet. „Wir demonstrieren heute zudem für eine bessere Parkplatzsituation unterwegs und mehr Wertschätzung“.



[STARTSEITE](#)

# Bis zu 12.000 Euro Mehrkosten

Euro-7-Norm verschärft Grenzwerte bei Stickoxiden – gemischtes Stimmungsbild bei Lkw-Herstellern



Die EU legt die Zügel bei den Emissionen an. Bei den Lkw-Herstellern erzeugt dies ein gemischtes Stimmungsbild, wie eine Umfrage von trans aktuell zeigt. Zum Hintergrund: Verschiedene EU-Organe haben sich vergangenen Dezember auf neue Standardregeln in Sachen Euro 7 geeinigt. So gelten für Busse und Lkw künftig strengere Regeln beim Ausstoß von Stickoxiden. Im Labor sind bei Stickoxiden künftig maximal 200 Milligramm je Kilowattstunde erlaubt, auf der Straße 260 Milligramm.

Zu den neuen Anforderungen zählen auch neue On-Board-Überwachungstechniken, die Berücksichtigung kleinerer Partikelgrößen im Abgas von bisher 23 Nanometer auf 10 Nanometer. Dadurch soll eine deutlich bessere Luftqualität erreicht werden.

Bei leichten Nutzfahrzeugen gibt es künftig auch Vorgaben für die Mindestleistungsfähigkeit von Antriebsbatterien. Demnach muss die Leistung bei Transportern nach fünf Jahren oder 100.000 gefahren Kilometern noch 75 Prozent betragen sowie nach acht Jahren oder 160.000 gefahrenen Kilometern noch 67 Prozent.



„Der Beschluss gibt den Unternehmen nun Planungssicherheit“

HILDEGARD MÜLLER,  
PRÄSIDENTIN DES  
VERBANDS DER  
AUTO-MOBILINDUSTRIE  
(VDA)

Anzeige

Bei den Mindestanforderungen für Batterien ist allerdings zwischen dem Einsatz in Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie bei Lkw zu unterscheiden. Hier kommen Heavy-Duty-Vehicle (HDV)-Batterien zum Einsatz. Für HDV müssen die Werte noch definiert werden. Gegenwärtig wird darüber noch auf UNECE (Wirtschaftskommission für Europa)-Ebene diskutiert.

## VERSCHÄRFTE CO<sub>2</sub>-GRENZWERTE

Europäisches Parlament und die EU-Staaten haben sich vorige Woche vorläufig auf verschärfte CO<sub>2</sub>-Vorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge geeinigt, die ab 2030 auf den EU-Markt kommen.

- Die EU-Gesetzgeber einigten sich auf Ziele zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge von 45 Prozent für 2030 bis 2034, 65 Prozent für 2035 bis 2039 und 90 Prozent ab 2040, jeweils gegenüber 2019.
- Die Normen gelten nun für fast alle Lkw (einschließlich Arbeitsfahrzeuge wie Müllwagen oder Betonmischer ab 2035), sowie Stadtbusse und Fernbusse. Emissionsreduktionsziele werden ab 2030 auch für Anhänger (7,5 Prozent) und Sattelanhänger (10 Prozent) festgelegt.
- Nach Angaben der EU sind schwere Nutzfahrzeuge für mehr als 25 Prozent der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in der EU verantwortlich und machen mehr als sechs Prozent der gesamten

Treibhausgasemissionen der EU aus. Die Ziele für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen laut EU-Gremien sicherstellen, dass dieses Segment des Verkehrssektors zum Übergang zu emissionsfreier Mobilität und zu den Klimazielen der EU beiträgt.

- Der EU-Kommissar für Klimapolitik, Wopke Hoekstra, sagte: „Die Emissionen aus dem Straßenverkehr steigen, und wir müssen diesen Trend umkehren. Diese Einigung wird die Emissionen senken und die Luftqualität in der gesamten EU verbessern.“
- Die EU-Organe wollen demnach mit der Einigung ein weiteres klares Signal an Hersteller, Verkehrsunternehmen und Nutzer senden, um Investitionen in emissionsfreie Technologien zu lenken und den Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur zu fördern.
- Das Europäische Parlament und der Rat müssen die vorläufige Einigung noch formell beschließen. Danach werden die neuen Rechtsvorschriften im Amtsblatt der EU veröffentlicht und treten in Kraft.

Die Euro-7-Norm wird für schwere Nutzfahrzeuge und Busse ab Mitte 2028 verbindlich, für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab Ende 2026. Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), erklärte dazu: „Der Zeitplan für die Einführung von Euro 7 ist ambitioniert und verlangt den Herstellern große Anstrengungen ab. Klar ist aber: Der Beschluss gibt den Unternehmen nun Planungssicherheit.“

### Hohe Investitionen

Wie eine Umfrage von trans aktuell bei Lkw-Herstellern zeigt, wird insbesondere die Planungssicherheit bis zum „Ende der Dekade“ zwar geschätzt, doch wird auch Kritik laut. Beispiel Daimler Truck: Das Gesetz verpflichte die Industrie dazu Milliarden von Euro in neue Motoren- und Abgasnachbehandlungstechnologien zu investieren. Aus Sicht des Unternehmens hätten diese Mittel auch direkt für emissionsfreie Technologien verwendet werden können, die gänzlich CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen vermeiden. Zudem weist der Sprecher von Daimler Truck auch auf das Risiko einer Schwächung der europäischen Automobilindustrie hin. Denn: „Es müssen hohe Investitionen in eine Technologie getätigt werden, die insbesondere im europäischen Raum perspektivisch eine abnehmende Rolle spielen wird“, so der Sprecher gegenüber trans aktuell. Die Mehrkosten belaufen sich laut einer von Daimler Truck unterstützten Studie des Beratungsunternehmens Frontier Economics auf etwa 12.000 Euro pro Fahrzeug. Auch MAN begrüßt die Klarheit, die nun durch die Einigung geschaffen werden. Wie Daimler Truck weist auch der Münchner Lkw-Hersteller darauf hin, dass durch die Euro-7-Regelung in ihrer finalen Form ein hoher Entwicklungsaufwand entstehe. Wie sich das letztendlich auf den Herstellungs- und damit auch Verkaufspreis auswirkt, darüber möchte das Unternehmen zum jetzigen Zeitpunkt keine Einschätzung abgeben.

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: VDA, Adobe Stock - m.mphoto, Adobe Stock - cac\_tus; Montage: Frank Haug/ETM

### ÜBERPRÜFUNG BEI CO<sub>2</sub> BIS 2027

Gemäß der vorläufigen Einigung in Sachen CO<sub>2</sub> wird die EU-Kommission die Wirksamkeit und die Auswirkungen der Verordnung bis 2027 überprüfen, insbesondere mit Blick auf:

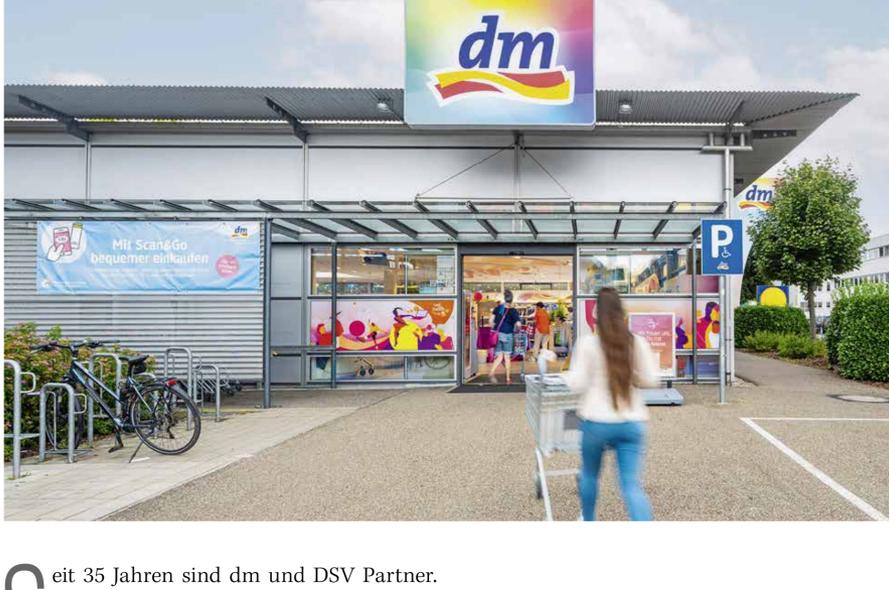
- eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf kleine Lastkraftwagen
- eine Methode zur Registrierung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, im Einklang mit dem EU-Recht und den Zielen der Klimaneutralität
- die Rolle eines CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktors beim Übergang zu emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen und
- eine Methode zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus



STARTSEITE

# Gemeinsame Zukunftsziele

Wie die Partner DSV und dm das Ziel Flottenumstellung vorantreiben – trans aktuell im Gespräch mit den DSV-Verantwortlichen



Seit 35 Jahren sind dm und DSV Partner. In den letzten zwölf Monaten machen der Drogeriehändler aus Karlsruhe und sein dänischer Logistikpartner beim Thema grüne Logistik richtig Tempo.

Erst im Dezember kündigten die zwei Unternehmen die Inbetriebnahme von drei E-Lkw des Typs DAF LF Electric 4x2 für die Nahverkehrsbelieferung im Ruhrgebiet und Bonn sowie die Flottenunterstützung in Nordrhein-Westfalen an. Die Abstände zu den Innovationsschritten werden immer kürzer – erst wenige Wochen vorher verkündeten dm und DSV in Karlsruhe einen gemeinsamen Testlauf mit einem semi-autonomen Lkw von Iveco.

Die Weichen für eine nachhaltigere Flotte wurden vor Jahren schon gelegt, 2021 unterzeichneten beide Unternehmen eine gemeinsame Absichtserklärung zur weiteren Förderung nachhaltiger Projekte (siehe Zeitstrang).

## Neues Transportmanagementsystem

2023 stand dann ganz im Zeichen des Themas Transport: Nicht nur wurde ein neues Transportmanagementsystem, sondern auch zahlreiche Neufahrzeuge mit alternativen Antriebe in die Flotte integriert. „Eine solche außergewöhnliche Leistung ist nur in Kooperation mit einem so langjährigen Partner wie DSV möglich“, sagt Christian Bodi, als dm-Geschäftsführer verantwortlich für das Ressort Logistik.

DSV Group CEO Jens Bjørn Andersen gibt das Kompliment zurück: „Mit dm verbindet uns eine außergewöhnliche Partnerschaft. Der Testlauf für den semi-autonomen Lkw ist ein Zeugnis für unsere gemeinsamen Anstrengungen in der Zukunft. Dazu gehört auch, dass wir uns als DSV ein Netto-Null-Emissionen-Ziel bis 2050 gesetzt haben.“

Laut Andersen diskutieren dm und DSV natürlich auch über Frachtraten, Preise und Services sowie Anforderungen in der Logistik. Aber beide Partner verbinde auch das Ziel, in puncto Nachhaltigkeit zusammen zu den jeweils führenden Unternehmen im jeweiligen Segment zu werden.

Weltpremiere sei für DSV aber auch die Partnerschaft mit Iveco: Ab März 2024 soll der mit dem System Plus-Drive des gleichnamigen KI-Anbieters ausgestattete Iveco S-Way auf der Straße getestet werden, genauer im Verkehr zwischen dem dm-Verteilzentrum Waghäusel und dem Distributionszentrum Gernsheim.

## Spezielle Fahrerschulung

Auf der Distanz von 110 Kilometern soll das Fahrzeug anfangs zunächst einmal vor allem Daten sammeln, etwa im dichten Stadtverkehr oder bei Baustellen, sagt Peter Fog-Petersen, Executive Vice President in der DSV-Road-Sparte für die Region DACH, bei einem Gespräch der DSV-Verantwortlichen mit trans aktuell. In den Fahrersitz darf aber nicht jeder – die Fahrer werden laut Petersen vor dem Einsatz speziell geschult, um mit dem Fahrzeug umgehen zu können.



Nicht nur, weil der Lkw mit zahlreichen Kameras, Radarsensoren und Lidar-Technologie ausgestattet ist. Sondern auch, weil im zweiten Schritt das intelligente Fahrsystem die Fahrer aktiv unterstützen soll – etwa bei anspruchsvollen Fahraufgaben im Rahmen einer schwierigen Verkehrslage, berichtet Peter Matthiesen, Senior Director, Head Group Innovation & Truck Technology von DSV. DSV und Iveco haben dafür zunächst einen sechsmonatigen Testvertrag abgeschlossen.

„Ziel ist dabei nicht primär das fahrerlose Betreiben eines Lkw – es geht uns zunächst darum, mit den aktuellsten Technologien das Fahren sicherer und attraktiver zu machen. Und nicht zuletzt denken wir, dass wir durch Einsatz dieser Technologien auch einfacher Nachwuchsfahrer gewinnen.“

## Positives Fahrerlebnis im E-Lkw

Zumindest bei den E-Lkw gehe dieses Kalkül schon zu einem gewissen Teil auf, berichtet Matthiesen: „Das Feedback, das uns die Fahrer geben, ist positiv. Sie fahren deutlich entspannter, weil die Fahrzeuge geräuscharmer sind, profitieren aber auch von der guten Beschleunigung – dadurch werden sie weniger überholt, das reduziert den Stress. Unser Eindruck ist, dass sich schon dadurch der Krankenstand reduziert und die Produktivität verbessert hat.“

Das Thema Fahrpersonal treibt auch Fog-Petersen für die Linienverkehre in unserem Netzwerk. Mit dem Plus-System könnten etwa auch die Fahrten in der Nacht einfacher und sicherer werden.“

Was das System kann, werde sich im Testverlauf erweisen. Diese Phase werde von den beiden Partnern Iveco und Plus intensiv begleitet, die alle Daten aus dem Fahrzeug auswerten. „Danach evaluiert Iveco die Ergebnisse auf der Fahrzeugseite und trifft dann die Entscheidung, ob es das Fahrzeug künftig serienmäßig gibt. Und auch wir werden unsere Erfahrungen analysieren und erst dann überlegen, das System dauerhaft zu implementieren“, sagt Andersen in dem Gespräch. Der CEO sieht sein Unternehmen als innovatives Unternehmen und „first mover“: „Gerade in der ersten Testphase muss daher auch bereit sein, Geld zu investieren.“

Dass die Tests in Deutschland stattfinden, hänge zum einen mit der exzellenten Zusammenarbeit mit dm zusammen, zum anderen auch damit, dass Deutschland aktuell in Europa der Standort mit der besten Testumgebung für das autonome nach Deutschland schauen und sich ein Vorbild nehmen.“

Für die Flottenumstellung haben sich dm und DSV laut Fog-Petersen eine konkrete Roadmap ausgedacht – aber nicht immer sind Planung und Realität kongruent: „Wir könnten etwa mit der öffentlichen Infrastruktur zur Verfügung stünde. Das ist leider in vielen europäischen Ländern – und auch in Deutschland – nicht der Fall.“

Wie die Strategie von DSV in puncto Energie aussieht, erklärt Jens H. Lund, der frühere CFO der Gruppe, der 2021 eine neue Rolle als Group COO angenommen hat und designierter Nachfolger von Andersen als CEO ist.

## Vorzeigeobjekt Horsens

Demnach habe der Konzern den Geschäftsbebereich DSV Energy entwickelt, der sich auf Energieproduktion, -verbrauch und -handel spezialisiert hat. Vorbild für das Thema Energie und Ladeinfrastruktur für alle Standorte im DSV-Netzwerk soll das im Bau befindliche neue Logistikzentrum im dänischen Horsens sein, mit 700.000 Quadratmetern künftig die größte Anlage von DSV und die größte Logistikanlage Europas.

Eine 35 Mwh große Solaranlage auf dem Dach plus Energiespeicher soll den gesamten Energiebedarf des Komplexes sichern. „Das Thema Ladeinfrastruktur werden wir künftig bei jedem Neubau implementieren, zudem haben wir uns eine Roadmap für die Nachrüstung jedes größeren Standorts überlegt“, sagt Lund, der am 30. September das Zepter bei der DSV Group übernimmt.

Kurz- und mittelfristig reicht das aber nicht aus. „Der BEV-Antrieb ist aktuell ideal für den Nahverkehr, es braucht aber auch andere Technologien und Kraftstoffe“, sagt Andersen. Das Thema Wasserstoff etwa, das DSV in Nürnberg teste, und das sich ebenfalls schnell entwickle – wenn auch mit kleinen Höhen, ergänzt Fog-Petersen: „Unsere vier H2-Lkw vor Ort müssen noch eine Distanz von 30 Kilometern zum Tanken zurücklegen – aber daran arbeiten wir aktuell“. Um das Emissionsniveau der Flotte zu mindern, setzt Fog-Petersen daher auch auf den kurzfristigen Einsatz von HVO 100. „Es gibt keine stand-alone-Technologie mehr, alles muss ausprobiert und überprüft werden“, sagt der Landverkehrs-Manager.

Und das gelte nicht nur für die Flotte, sagt Jens H. Lund: „Das Thema Automatisierung wird zunehmen, denn wir werden in Zukunft nicht genügend Leute haben, um alle in der Logistik anfallenden Aufgaben zu erfüllen, egal ob im Lager, im Büro oder im Transportbereich. Der semi-autonome Lkw ist daher nur der Anfang. Von dem Thema profitieren aber alle Bereiche – nicht zuletzt die Fahrer selbst.“

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Jüngst, DSV, Uli Deck, Paul Gärtner/dm

# 30 Prozent

UM SO VIEL  
WILL DSV DIE  
CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN  
AUS FREMD-  
VERGEBENEN  
TRANSPORT-  
DIENSTLEIS-  
TUNGEN BIS  
ZUM JAHR 2030  
REDUZIEREN  
(GEGENÜBER  
DEM BASISJAHR  
2019)

## ZEITSTRANG ALTERNATIVE ANTRIEBE

- **2016:** Ein erster E-Truck beliefert einzelne dm-Märkte im Raum Köln.
- **2021:** Gemeinsame Absichtserklärung zur weiteren Förderung nachhaltiger Projekte
- **März 2023:** Vier Wasserstoff-Lkw übernehmen die Belieferung von 17 Filialen in Nürnberg.
- **April 2023:** Drei Mercedes eActros beliefern 15 Filialen in Bonn.
- **November 2023:** Vorstellung semi-autonomer Lkw
- **Dezember 2023:** Inbetriebnahme von drei DAF LF Electric 4x2: zwei für die Nahverkehrsbelieferung im Ruhrgebiet ab dem DSV-Lager in Bochum, einer ergänzt die bestehende Flotte in Bonn



## DIE UNTERNEHMEN

- dm-drogerie mit Sitz in Karlsruhe ist in 14 europäischen Ländern mit mehr als 1.000 Märkten vertreten und beschäftigt europaweit 79.000 Mitarbeiter.
- DSV ist ein globaler Transport- und Logistikdienstleister mit Hauptsitz in Hedehusene (Dänemark) und Niederlassungen und Büros in mehr als 80 Ländern auf sechs Kontinenten. Für DSV arbeiten weltweit mehr als 75.000 Mitarbeiter.



STARTSEITE

# Rundholz per Lkw und Bahn

Kleinheinz Transport & Logistik bringt Holz aus dem Wald auf die Schiene – 44-Tonnen-Regelung erwünscht



Als Christian Kleinheinz den Betrieb seines Vaters Wilhelm im Jahr 1985 übernimmt, besteht der Fuhrpark aus zwei Fahrzeugen. Das Geschäftsmodell: Restholztransporte von den Sägewerken zur Papier- und Werkstoffindustrie.

Mittlerweile sind aus zwei Lkw 45 geworden und das Haupteinsatzgebiet ist nicht mehr das heimatische Allgäu, sondern aktuell der Thüringer Wald und der Frankenstein in Nordbayern. Die Büros sind nach wie vor im Allgäu: In Wolferschwenden bei Memmingen und im 50 Kilometer entfernten Rettenberg, wo sich auch die betriebseigene Werkstatt befindet.

„Wir sind mittlerweile stark in Schadensgebieten unterwegs“, sagt Kleinheinz im Gespräch mit trans aktuell. Also in von sogenannten Kalamitäten betroffenen Wäldern. Kalamitäten wie Windbruch, Käfer oder Trockenheit verursachen schwere Schäden. „Von Käfern befallene Bäume bringen wir zum Beispiel schnell aus dem Wald, um die anderen Bäume zu schützen.“

Das Einsatzgebiet ist dort, wo es Probleme mit Wäldern gibt. Und das ist laut Kleinheinz seit 2018 vermehrt der Fall. Orkan „Friederike“ sorgte damals im Harz für Zehntausende umgestürzte Bäume. Kleinheinz Transport & Logistik half in Südniedersachsen und Nordhessen bei den Aufräumarbeiten.

## Große Mengen Schadholz

Im Sauerland und im Westerwald ist die Lage wegen Borkenkäfern, Dürre und Stürmen ebenfalls angespannt. Kleinheinz hatte dort auch Aufträge. Im Moment gibt es in Thüringen und Nordbayern am meisten zu tun.



„Wir sind mittlerweile stark in Schadensgebieten unterwegs“

CHRISTIAN KLEINHEINZ,  
GESCHÄFTSFÜHRER

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

Dass das Unternehmen in den vergangenen fünf Jahren stärker gewachsen ist als jemals zuvor, hat mit den großen Mengen an Schadholz zu tun. 25 zusätzliche Fahrzeuge seit 2018 sprechen für sich. Alle Lkw stammen von dem Hersteller Scania, wobei nur die Fahrgestelle geliefert werden. Den Aufbau mit Ladekran übernehmen die Werkstatt-Mitarbeitenden von Kleinheinz selbst.

Elektro-Lkw sind nicht dabei. „In unseren Einsatzgebieten ist keine Ladeinfrastruktur vorhanden.“ Privat fährt Christian Kleinheinz seit rund zwei Jahren einen Elektro-Pkw. Aber bei Kleinheinz Transport & Logistik sind Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch nicht praktikabel. Dabei betragen die gefahrenen Strecken mit dem Lkw nur zwischen 20 und 50 Kilometer – vom Wald zum nächstgelegenen Güterbahnhof.

Aber im Wald gibt es keine Ladestationen und an den Verladebahnhöfen, an denen die Lkw am Wochenende meist parken, auch nicht. Standorte mit firmeneigenen Ladepunkten machen laut Kleinheinz auch keinen Sinn, weil das Einsatzgebiet häufig wechselt.

## Aufschwung im Jahr 2018

Dafür wickelt der Unternehmer rund 90 Prozent aller Transporte über die Schiene ab. Seit dem Aufschwung im Jahr 2018 vor allem in Ganzzügen. Bei den transportierten Bäumen handelt es sich überwiegend um Fichten, vor mehr als 20 Jahren hat sich Kleinheinz Transport & Logistik außerdem auf Rundholz spezialisiert.

Das Holz landet zu 80 Prozent in den großen Sägewerken Süddeutschlands und Österreichs, wo es zu Material für den internationalen Bau oder die Industrie verarbeitet wird. Ein kleiner Anteil geht an die Werkstoff- oder Zellstoffindustrie. „Dieses Material wird nicht extra eingeschlagen. Es handelt sich dabei um zu schlechtes Holz für die Weiterverarbeitung“

Von 2018 bis 2022 lief das Geschäft „richtig gut“, im vergangenen Jahr trafen Kleinheinz die gestiegenen Energiekosten. Entsprechend ist es etwas weniger energielaster, aber gut. Diese Prognose gibt er auch für das Jahr 2024 ab – trotz der gestiegenen Mautkosten. „Die gestiegenen Mautkosten konnten wir größtenteils an die Kunden weitergeben“, sagt Kleinheinz.

## Keine Ausnahme für Holz

Ein anderes Thema beschäftigt ihn seit Jahren mehr. Er wünscht sich, dass die allgemein gültige Regelung, im Vorlauf zum kombinierten Verkehr mit 44 Tonnen fahren zu können, auch für Rundholztransporte gilt. Würde für seine Holztransporte diese Ausnahme ebenfalls gelten, wären 18 Prozent weniger Lkw unterwegs – ein positiver Effekt für die CO<sub>2</sub>-Bilanz, der so aber ausbleibt. Seine Rundholz-Lkw hätten selbst bei einer Beladung mit 44 Tonnen eine maximale Achslast von 9,5 Tonnen.

Als Vorsitzender der Bundesvereinigung des Holztransport-Gewerbes (BdHG) setzt sich Christian Kleinheinz für die 44-Tonnen-Regelung ein. Der Verband kümmert sich um die speziellen Anforderungen des Rundholztransports.



Von diesen Anforderungen sind auch die Lkw-Fahrer von Kleinheinz nicht ausgenommen. Sie werden für die Fahrt auf Waldwegen und im Bedienen des Ladekrans geschult. „Im Wald zu fahren ist anspruchsvoll. Das kann und will nicht jeder“, sagt Kleinheinz.

Mobile Werkstatt-Teams sind in den Einsatzgebieten unterwegs, falls doch mal etwas hakt. Wie die gesamte Branche klagt auch der Unternehmer aus dem Allgäu über Fahrermangel. Für sein Fahrpersonal mietet er Wohnungen vor Ort an. „Ohne unsere Fahrer läuft nichts.“

Um die Firma zukunftssicher zu machen, arbeitet seit zwei Jahren Sohn Philipp mit. Der 30-Jährige, der BWL und Wirtschaft studiert hat, soll in den nächsten Jahren schrittweise mehr Verantwortung übernehmen. Ein paar Jahre ist Christian Kleinheinz, der im April 60 Jahre alt wird, aber auf jeden Fall noch Geschäftsführer. „So kann ich gut in die Position hineinwachsen“, sagt Philipp Kleinheinz. Die fließende Übergabe an die dritte Generation bei Kleinheinz Transport & Logistik läuft.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Kleinheinz, Nieß

## DAS UNTERNEHMEN

- Kleinheinz Transport & Logistik hat seinen Hauptsitz in Wolferschwenden (Allgäu)
- Geschäftsführer: Christian Kleinheinz
- Rund 80 Mitarbeitende (davon 60 Lkw-Fahrer)
- 45 Lkw mit Ladekran für die Rundholz-Transporte

- Kleinheinz ist Vorsitzender der Bundesvereinigung des Holztransport-Gewerbes (BdHG)

Warten auf die Verladung: In Ganzzügen wird das Rundholz in die Sägewerke transportiert.

**STARTSEITE**

# Testlauf für die Flottenumstellung

Lebensmitteleinzelhändler testen neue Antriebskonzepte – E-Lkw aktuell klarer Favorit – Rewe und Kaufland kooperieren mit Einride



Wie nachhaltig sind die deutschen Supermärkte? Auch wenn die Logistik bei dieser Frage nicht die Hauptrolle spielt, haben die meisten Unternehmen der Branche erste Schritte unternommen. Die meisten befinden sich – zusammen mit ihren Logistikpartnern – allerdings noch in der Testphase.

Eine Rolle spielt dabei auch der schwedische Technologiekonzern Einride: Der hat etwa mit dem Lebensmitteleinzelhändler Kaufland ein Projekt zur E-Mobilität gestartet. Teil des Projekts ist der Ladepark Möckmühl mit insgesamt acht Ladestationen, der im Dezember eröffnet und seit Januar in Vollbetrieb läuft.

„Acht Lkw von Einride beliefern aktuell zehn Kaufland-Märkte im Landkreis Ludwigsburg. Im Rahmen des Testbetriebs wollen wir die Technologie testen und Erkenntnisse über Lkw und Ladeinfrastruktur gewinnen. Nur wenn wir die Technik besser kennen, können wir auch die richtige strategische Entscheidung treffen“, sagt Alexander Frohmann, Geschäftsführer Supply Chain Management International/Transportlogistik der Kaufland Stiftung, die zur Neckarsulmer Schwarz-Gruppe gehört. Insgesamt sammelt Kaufland bei dem Pilotprojekt sechs bis zwölf Monate Erfahrung.

Dabei fungiert Pilotpartner Einride wie ein Spediteurs-Partner und stellt die Fahrzeuge. Bewegt werden diese von Fahrern des langjährigen Kaufland-Partners Adam Serr, der mit Einride kooperiert. Die Disposition erfolgt – wie bei allen anderen Partnern – durch das Team der Kaufland-Logistik.

## Planung mit Bestandsspediteuren

Rund 60 Partner-Spediteure sind laut Frohmann regelmäßig für Kaufland unterwegs. „Unsere Gespräche mit Einride haben gezeigt, dass ausreichend Potenzial für eine weitere Skalierung des Projekts mit E-Lkw vorhanden ist“, sagt Frohmann. „Wir sind aber auch mit jedem unserer Bestandsspediteure im Gespräch über einen möglichen Einsatz von Elektromobilität.“

Die bietet sich gerade in der aktuellen Phase aufgrund des Distributionskonzeptes von Kaufland und der durchschnittlichen Entfernung von 120 bis 150 Kilometern zwischen Verteilzentrum und den einzelnen Märkten - insgesamt 771 in Deutschland - besonders gut an. Grundsätzlich ist das Unternehmen technologieoffen und beobachtet den Markt genau. Sollten sich in der Zukunft auch Wasserstoff oder andere Technologien anbieten, möchte man diese gegebenenfalls genauso einbinden,

Vorerst liege der Fokus aber auch aufgrund der geringen Marktrentierung auf der Elektromobilität – aktuell beschäftigt sich Kaufland mit der Planung, wie das Thema auf die anderen Verteilzentren wie Dortmund, Barsinghausen oder Osterfeld ausgeweitet werden kann.



Die Sorge, dass eine Flottenumstellung in der Logistik aufgrund des Endes des Förderprogramms für Klimaschutzende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) des Bundes nicht gelingen könnte, besteht im Unternehmen nicht. Man gibt sich optimistisch, dass sich die Umstellung auf alternative Antriebe auch ohne die Förderung über den Markt regelt.

Auch mit der Kölner Rewe-Gruppe arbeitet Einride zusammen: Sieben Einride-Lkw beliefern seit Mai 2023 von den Logistikzentren in Oranienburg und Berlin-Mariendorf aus rund 306 Supermärkte in Berlin und Brandenburg. Pro Jahr sollen bis zu 189 Tonnen CO eingespart werden. „Die Fahrzeuge von Einride werden erfolgreich in der Filialdistribution eingesetzt. Die sieben eActros-Modelle lassen sich hierbei ohne Nachteile gegenüber konventionellen Lkw nutzen“, sagt ein Rewe-Sprecher auf Nachfrage von trans aktuell, „das Feedback von Märkten, Fahrern und Kunden ist durchweg positiv.“

## Rewe testet synthetische Kraftstoffe

Insgesamt 20 Fahrzeuge mit unterschiedlichen Emissionsfreien Antrieben – Elektro, Wasserstoff, Wasserstoff-Brennstoffzelle – werden demnach bundesweit eingesetzt. Darüber hinaus testet das Unternehmen Brückentechnologien wie synthetischer Kraftstoff mit weiteren Fahrzeugen, um Erkenntnisse zur Wirtschaftlichkeit und der infrastrukturellen Nutzbarkeit zu gewinnen. „Wir sind technologieoffen. Abhängig von den wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen entscheiden wir dann, in welcher Geschwindigkeit welche Antriebe bei vorhandener Infrastruktur genutzt werden, um die auslaufende Zahl der Diesel-Lkw zu ersetzen“, so der Sprecher.

Vor dem Hintergrund zusätzlicher Kosten und eingeschränkter, zum Teil noch fehlender Infrastruktur für alternative Antriebe, setze die Unternehmensgruppe in Logistikausschreibungen aktuell noch keine Klimaneutralität voraus.

Damit ein Hochlauf der alternativen Antriebe Erfolg habe, bedarf es demnach „sinkende Preise bei Beschaffung und Betreibung der emissionslosen Antriebe“, um mindestens wirtschaftlich neutral zu bleiben. „Sollte das nicht im relevanten Umfang geschehen, wird das die Dekarbonisierung der Lkw-Flotte bremsen“, so der Sprecher. Rewe versuche gemeinsam mit seinen Dienstleistern Lösungen zu finden, um wirtschaftlich sinnvoll zu agieren. „Den Umsetzungswillen, speziell bei agieren, und Mittelständischen Unternehmen, wird das aber bremsen.“

## Zehn Volvo FM Electric bei Aldi Nord

Auch der Discounter Aldi Nord prüft in einem Praxistest E-Lkw unter realen Bedingungen. Zehn E-Lkw vom Typ Volvo FM Electric ergänzen seit Juni 2023 die insgesamt 460 Lkw umfassende Flotte.

„Wir sind mit unseren zehn E-Lkw zufrieden und beobachten ihre Performance fortlaufend. Insbesondere die mögliche Auswirkung von winterlichen Temperaturen auf die Akkuleistung und damit auf die Reichweite steht aktuell im Fokus“, teilt ein Unternehmenssprecher gegenüber trans aktuell mit. Für ein erstes Fazit sei es, ein halbes Jahr nach dem Start der Flotte, aber noch zu früh.

Wie viele andere Unternehmen des Lebensmitteleinzelhandels ist auch das Unternehmen aus Essen Teil der Science Based Target (SBTi)-Initiative. Um das 1,5-Grad-Ziel der SBTi zu erreichen, hat sich Aldi Nord verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen (Scopes 1 und 2) bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 2020 zu reduzieren.

„Wir haben bereits Fortschritte auf dem Weg zu diesem Ziel gemacht, mit einer 23-prozentigen Reduzierung der Emissionen ab 2022“, so der Sprecher. Um den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu reduzieren, konzentrierte sich das Unternehmen aktuell auf die zehn E-Lkw; beschäftige sich in Machbarkeitsstudien aber auch mit alternativen Antrieben, zum Beispiel Wasserstoff, E-Fuels und Gas. Auch andere Maßnahmen wurden demnach ergriffen, beispielsweise die Ausweitung des Einsatzes erneuerbarer Energien, die Optimierung der Logistikkabläufe und die Umsetzung energieeffizienter Maßnahmen in den Filialen und Logistikzentren auf. „Seit 2021 beziehen wir bei Aldi Nord Deutschland 100 Prozent Ökostrom für alle Logistikzentren und Filialen.“

Energieeffiziente Gebäude, eine nach Umweltkriterien ausgerichtete Sortimentsgestaltung, Reduktion von Lebensmittelverschwendung und klimaneutrale Logistik – alles Faktoren für mehr Nachhaltigkeit in den Supermärkten.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Aldi Nord, Kaufland, Rewe

# 55 Prozent

UM SO VIEL WILL DIE SCHWARZ-GRUPPE IM RAHMEN DER SCIENCE BASED TARGETS-INITIATIVE IHRE BETRIEBSBEDINGTENTREIBHAUSGASEMISSIONEN BIS 2030 GEGENÜBER 2019 VERRINGERN

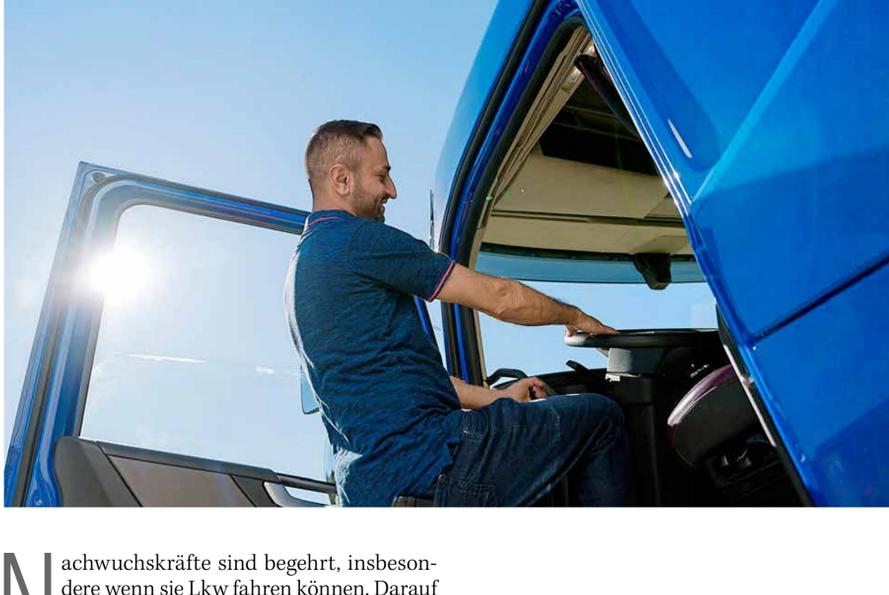
Zehn FM Electric von Volvo Trucks ergänzen seit Juni 2023 die Aldi Nord-Flotte in den Regionalgesellschaften Bargtheide, Herten und Radevormwald sowie Seefeld.



Null Emissionen bis 2050 sind das Ziel von Rewe. Seit 2023 testet das Unternehmen unter anderem einen wasserstoffbetriebenen Hyundai Xcient Fuel Cell.

# Neue Fahrerpower für den Discounter

Aldi Nord bildet seit verganginem Jahr eigene Fahrer aus – hohe Erwartungen an Nachwuchskräfte



Nachwuchskräfte sind begehrt, insbesondere wenn sie Lkw fahren können. Darauf reagiert auch Aldi Nord: Seit 2023 bildet der Discounter in 17 Aldi-Regionalgesellschaften erstmals Berufskraftfahrer (BKF) aus.

„Wir sehen, wie viele Mitarbeitende in den kommenden Jahren in den Ruhestand gehen und wie wenig nachkommen. Daher müssen wir ausbilden“, erklärt Pascal Braun, Managing Director Supply Chain Management, gegenüber trans aktuell.

In der dreijährigen Ausbildung zum BKF durchlaufen die Nachwuchskräfte alle Bereiche in der Logistik. So werden sie beispielsweise in der Disposition und in der Routenplanung eingesetzt. Darüber hinaus ist die umfassende Wissensvermittlung in der Werkstatt Teil der Ausbildung. Die Absolvierung der Fahrschule und der Erwerb des Lkw-Führerscheins befähigt die Nachwuchskräfte zur eigenständigen Warenauslieferung in die Aldi-Nord-Märkte.

## Lkw-Führerschein im ersten Lehrjahr

Voraussetzung ist: Die Nachwuchskräfte sollten bei Beginn der Ausbildung mindestens 17 Jahre alt sein. Denn bei Ausbildungsantritt muss der Führerschein der Klasse B gegeben sein, da bereits im ersten Lehrjahr mit dem Lkw-Führerschein begonnen wird.

Die Ausbildung zum BKF bei Aldi Nord setzt neben dem Führerschein der Klasse B auch einen Schulabschluss mit mittlerer Reife oder einen qualifizierten Hauptschulabschluss voraus. Darüber hinaus wünscht sich das Unternehmen technisches Verständnis, Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewusstsein von den Kandidaten. Eine sichere und verantwortungsvolle Fahrweise werden ebenfalls vorausgesetzt. Aldi Nord bezahlt den Führerschein in vollem Umfang, neben der Ausbildungsvergütung. Für Mitarbeiter, die bereits bei Aldi Nord arbeiten, ist auch ein Quereinstieg zum BKF möglich.

Nach Ansicht von Braun existiert in der Öffentlichkeit immer noch ein schiefes Bild vom BKF. „Die Menschen haben ein Bild vom Leben auf Autobahnen und auf Raststätten vor Augen, weit weg von zu Hause und der Familie. Und das Ganze für eine schlechte Bezahlung“, so Braun.

Bei Aldi Nord sei das anders. So haben die Fahrer bei Aldi Nord eine Fünf-Tage-Woche und starten ihre Fahrt in der Regionalgesellschaft, machen zwei Touren zu Verkaufsstellen und sind zum Feierabend wieder zu Hause. Zudem können alle Mitarbeiter in die Kantine im Logistikzentrum zum Essen gehen. Zum Fuhrpark gehören auch zehn serienreife E-Lkw, die derzeit in drei Regionalgesellschaften getestet werden.



„Die recht lange durchschnittliche Betriebszugehörigkeit unserer Fahrer von rund elf Jahren zeigt, dass viele sehr gern bei uns arbeiten“, so Braun. Die Fahrer können nach ihrer Ausbildung den Berufskraftmeister machen und beispielweise perspektivisch die Fuhrparkleitung übernehmen.

## Gute Bezahlung wichtig

Wie steht es um die Bezahlung? „Eine gute Bezahlung ist nach wie vor wichtig, in der Bedeutung sogar zuletzt gestiegen“, erklärt Fabian Fricke, Director People Acquisition & Business Partnering. „Wir stellen aber auch fest, dass die Vergütung inzwischen nicht mehr die alleinigen Entscheidungskriterien sind. Auch die Flexibilität und soziale Komponenten sind immer relevantere Aspekte bei der Arbeitgeberwahl.“ Wer große Auswahlmöglichkeiten hat, entscheide sich nach den Erfahrungen bei Aldi Nord in der Regel für den Arbeitgeber, der räumlich näher ist und bei dem man Privates und Berufliches besser miteinander vereinbaren könne.

Braun erklärt dazu: „Aldi Nord setzt bei logistischen Prozessen sehr stark auf die eigenen Mitarbeitenden und einen selbstbetriebenen Fuhrpark mit eigenen Lkw. Hierzu zählen auch die mehr als 1.300 Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, die unsere rund 600 Lkw fahren.“ In den kommenden Jahren soll die Ausbildung in der Logistik bedarfsorientiert weiter ausgebaut werden.

Anzeige



## VDA

### Technischer Kongress 2024

- europaweit wichtigstes Technologiesymposium der Automobilindustrie
- mehr als 70% Entscheider und Führungskräfte
- mehr als 50 Vorträge
- mehr als 400 Besucher

## 20. – 21. Februar

Berlin Congress Center

Jetzt Ticket sichern auf [technischer-kongress.de](https://technischer-kongress.de)



„Wir digitalisieren unsere Logistik-Prozesse kontinuierlich, was natürlich Auswirkungen auf die Anforderungen an unsere Mitarbeiter hat“, erklärt Braun. „Wir benötigen Mitarbeiter für den Leitstand im Logistikzentrum, die Fachkenntnisse und ein ausgeprägtes Verständnis von Logistik haben müssen. Solches Know-how ist nicht nur nötig für den Status quo, sondern auch, um die Prozesse weiter zu verbessern.“ Grundsätzlich ist Aldi Nord nach den Aussagen Brauns ein begehrter Arbeitgeber und spürt derzeit die Folgen eines Fachkräftemangels in der Logistik nur bedingt.

„Doch ganz gehen die Folgen des demographischen Wandels auch an Aldi Nord nicht vorbei“, erklärt Fricke. „Ganz allgemein merken wir, dass es länger dauert, gute Kandidaten für die Ausbildung zu finden. Die Zahl an Bewerbungen ist niedriger als früher.“

Vor diesem Hintergrund versucht das Unternehmen, bereits bei der Ansprache potenzieller Bewerber zu punkten und benennt die Vorteile ganz klar. Dazu zählen beispielsweise unbefristete Verträge sowie übertarifliche Bezahlung der Auszubildenden – und das auf Basis des Einzelhandelsstarifs nicht nach dem Tarif der Speditions-, Logistik- und Transportwirtschaft.

Bei der jüngeren Zielgruppe spielen Social-Media-Kanäle wie beispielsweise Instagram eine große Rolle. „An unsere potenziellen Nachwuchskräfte haben wir hohe Erwartungen, und davon rücken wir auch nicht ab“, betont Fricke. Das stelle das Unternehmen besonders dann vor Herausforderungen, wenn Stellen extern besetzt werden sollen.“

Aldi Nord bietet darüber hinaus auch den Berufseinstieg für Abiturienten an, zum Beispiel das Abiturientenprogramm Handelsfachwirt. Ebenso sind ein Bachelorstudium im Verkauf und ein Masterstudium im Internationalen Handelsmanagement möglich.

Text: Ralf Lanzinger | Foto: Aldi Nord

## 17 Jahre

### IST DAS MINDESTALTER FÜR DIE AUSBILDUNG ZUM BERUFSKRAFTFAHRER

[STARTSEITE](#)

# Eine Chance für beide Seiten

Arbeiten nach dem offiziellen Renteneintritt – Tipps für Arbeitgeber und Arbeitnehmer



Die geburtenstarken Jahrgänge, die Generation der sogenannten Babyboomer, geht in den nächsten Jahren in den Ruhestand.

Rund 13 Millionen Erwerbstätige werden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) bis zum Jahr 2036 das Renteneintrittsalter überschritten haben. Das sind knapp 30 Prozent der Personen, die dem deutschen Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen – diese Zahlen stammen aus dem Mikrozensus 2021. Die Babyboomer im Rentenalter: Das wird den Fachkräftemangel in der Logistik weiter verschärfen.

Wie können Unternehmen aus Transport und Logistik dieser Entwicklung entgegenwirken? Eine Möglichkeit für Arbeitgeber ist es, ihre Mitarbeitenden auf die Weiterbeschäftigung nach dem Renteneintritt aufmerksam zu machen – und das am besten bereits ein Jahr vor dem Ende des Arbeitsverhältnisses. „Arbeitgeber sollten nicht passiv darauf hoffen, dass Interessierte diese Möglichkeit erwägen, sondern aktiv die Vorteile für beide Seiten aufzeigen“, sagt Thomas Schneider, der zusammen mit zwei Co-Autoren den Ratgeber „Berufliche Perspektiven im Rentenalter“ verfasst hat.

## Soziale Kontakte werden vermisst

Alternativ kann der Arbeitgeber ein paar Monate nach dem Renteneintritt bei dem Wunschkandidaten nachhaken. „Vielen fällt bei der angeblichen Freiheit schnell die Decke auf den Kopf“, sagt Schneider. Die einen vermissen soziale Kontakte, die anderen wollen oder müssen ihre Rente aufbessern. Die Chancen, dass der Ex-Mitarbeitende zusagt, stehen gar nicht so schlecht.

Im Jahr 2012 arbeiteten laut Destatis noch elf Prozent der 65- bis 69-Jährigen, 2022 lag der Anteil bei 19 Prozent (siehe Abbildung). Davon waren 23 Prozent Männer und 16 Prozent Frauen. Die Gründe für das Wachstum sind vielfältig. Das Renteneintrittsalter steigt in Deutschland kontinuierlich an. Das Bildungsniveau ist laut Destatis ebenfalls gestiegen und höhere Bildungsabschlüsse gehen häufig mit einer längeren Erwerbstätigkeit einher. Drohende Altersarmut spielt ebenfalls eine große Rolle. Rund 40 Prozent der Erwerbstätigen ab 65 Jahren finanzierten im Jahr 2022 mit ihrer Weiterbeschäftigung ihren Lebensunterhalt.

## Alter oder neuer Vertrag?

Für den Arbeitgeber gibt es gute Gründe, einen geschätzten Mitarbeitenden nicht in den Ruhestand zu „entlassen“. Fachwissen und Kontakte gehen nicht verloren. Hohe Einstellungskosten und eine intensive Einarbeitung für den Nachfolger werden häufig. Der Arbeitnehmer dagegen kann sein Arbeitsverhältnis neu gestalten, etwa mit kürzeren Arbeitszeiten und einem ausgedehnten Urlaubsanspruch.

## ZUR PERSON

- Thomas Schneider leitet seit 2021 die interne Revision und das Compliance Management bei einem Lebensmittelgroßhändler
- Nebenbei freiberuflicher Fachautor
- Das Buch „Berufliche Perspektiven im Rentenalter“ erschien 2022 im NWB Verlag
- Co-Autoren: Dr. Christian Sielaff, Julian Stinauer

# 40 Prozent

DER ERWERBSTÄTIGEN AB 65 JAHREN FINANZIERTEN 2022 MIT IHRER WEITERBESCHÄFTIGUNG IHREN LEBENS-UNTERHALT



ENERGIEFRAGEN MIT SACHVERSTAND LÖSEN

**Gesetzliche Neuerungen, große Immobilien-Altbestände und zunehmende Nutzungsänderungen von gewerblichen Immobilien stellen Eigentümer und Betreiber von Immobilien vor Herausforderungen. Die Expertenorganisation DEKRA bietet dafür individuelle Lösungen.**

Wer einzelne Immobilien oder Industrieareale erwirbt oder betreibt, muss den Zustand und die Unbedenklichkeit der Bausubstanz beurteilen sowie den Investitionsbedarf in die Gebäudetechnik abschätzen. Die dafür nötige Technische Due Diligence (TDD) wird angesichts der zunehmenden Komplexität solcher Projekte häufig zum Engpass, beobachten die Immobilien-Experten von DEKRA. Bestehen zudem Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Nutzung des Gebäudes, ist die gründliche Bestandsaufnahme unerlässlich.

### Schutz vor Fehleinschätzungen bei Ankaufprüfung

Für das nötige Wissen sind zahlreiche Experten nötig. Betroffen sind alle Aspekte: Bausubstanz, Gebäudetechnik, Brandschutz, Elektroinstallation sowie Bauphysik, Schadstoffe und -basierend auf der 2021 geltenden EU-Taxonomieverordnung-basierenden ESG-Kriterien. Die räumliche und zeitliche Koordination der verschiedenen Sachverständigen und das Zusammenführen und Bewerten der einzelnen Prüf-

berichte erfordert Erfahrung und etablierte Prozesse in der Organisation. Zeitverzug und Kostenzuwachs, verursacht durch Fehleinschätzungen bei der Ankaufprüfung, können große Schäden verursachen, warnt DEKRA. Eine Due Diligence kann je nach Projekt individuell ausgestaltet werden.

### „GEG-Check“ durch Sachverständige

Das aktuelle Thema Nummer eins ist das Gebäudeenergiegesetz (GEG). Das GEG stellt die Immobilienbranche vor Herausforderungen und hat erheblichen Einfluss auf Investitionen und Gebäudesanierung. DEKRA bietet jetzt als neuen Service ein Sachverständigen-Audit an, das alle neuen gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Immobilie abprüft. Der „GEG-Check“ berücksichtigt alle energetischen Faktoren der Immobilie wie Dämmung, Heizung, Warmwasseraufbereitung und erneuerbare Energien. Ergänzend hierzu werden Kälteerzeugungsanlagen und Beleuchtungssysteme hinsichtlich der gesetzlichen Situation bewertet.

[www.dekra.de/de/immobilien-services/](http://www.dekra.de/de/immobilien-services/)

Der bestehende Arbeitsvertrag kann über die Regelarbeitsgrenze hinaus weiterlaufen oder es wird ein neuer Vertrag mit weiteren Aufgaben, Arbeitszeiten und Entlohnungen aufgesetzt. Für jeden Monat zusätzliche Berufstätigkeit über den offiziellen Renteneintritt hinaus erwerben Arbeitnehmer eine um 0,5 Prozent höhere Rente – sofern die Lohnhöhe unverändert bleibt.

Der Arbeitnehmer muss auf den Rentenbezug allerdings vorerst verzichten. Nach einem Jahr ist die Rente um sechs Prozent gestiegen. Das gilt über die gesamte, spätere Bezugsdauer. Zusätzlich erhöht sich die Rente durch die laufende Beitragszahlung zur Rentenversicherung. Beiträge zur Arbeitslosenversicherung müssen nicht mehr gezahlt werden.

Das Flexirentengesetz zeigt weitere Varianten für die Berufstätigkeit nach der Rente auf, zum Beispiel die Teilrente. Seit dem 1. Juli 2017 können Teilrente und Hinzuerdienst flexibler und einfacher als bisher miteinander kombiniert werden. Die jährliche Hinzuerdienstgrenze bei Altersrenten (sie lag im Jahr 2022 noch bei 46.060 Euro) entfällt seit dem vergangenen Jahr. Der Anteil der Teilrente kann nach Angaben der Deutschen Rentenversicherung bei den Altersrenten beliebig gewährt werden, solange er mindestens zehn Prozent beträgt.

## Neu orientieren im Minijob

Eine weitere Möglichkeit ist die Beschäftigung auf Minijob-Basis. Wenn das Arbeitsentgelt regelmäßig nicht mehr als rund 520 Euro im Monat beträgt, fallen keine Steuer- und Sozialversicherungsabgaben für den Arbeitnehmer an. „Minijobs lohnen sich finanziell gesehen natürlich weniger“, sagt Schneider. Aber sie sind eine gute Option, weiterhin beruflich am Ball zu bleiben oder sich nochmal komplett neu zu orientieren – zum Beispiel als Lkw-Fahrer.

Denn vor allem der Fahrermangel verschärft sich auch wegen des demografischen Wandels in den nächsten Jahren. 33 Prozent der Lkw-Fahrer in Europa sind 55 Jahre alt oder älter. Auf die gesamte Logistikbranche gerechnet, sind es europaweit 26 Prozent. Das geht aus dem Report zum weltweiten Fahrermangel 2023 der International Road Transport Union (IRU) hervor. „Rentner auf Minijob-Basis zu beschäftigen, hat den Vorteil, dass sie auch kurzfristig zur Verfügung stehen können“, sagt Schneider. Vor allem die Logistikbranche bietet Jobs, für die keine Vorausbildung und keine intensive Einweisung nötig sind.

Eine Altersgrenze für Erwerbstätige gibt es laut Schneider nicht. Wenn es die Gesundheit zulässt, können Menschen bis ins hohe Alter arbeiten. Bei körperlich fordernder Arbeit ist aber vermutlich eine Umorientierung notwendig, solange nicht von vornherein eine zeitlich befristete Tätigkeit vereinbart wurde.

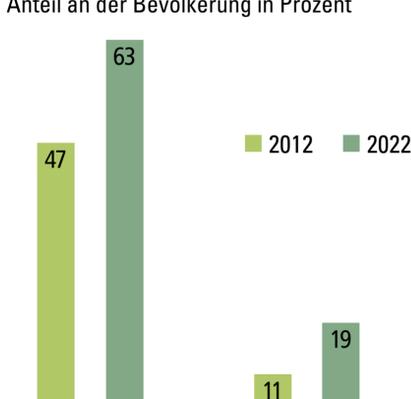
Der demografische Wandel lässt die Zahlen der Erwerbstätigen im Rentenalter vermutlich weiter ansteigen. „Das System wird kollabieren“, sagt Schneider. Um das zu verhindern, sollten Unternehmen auch nach dem offiziellen Renteneintritt um ihre kompetenten Mitarbeitenden werben.

Text: Franziska Niels | Foto: Adobe Stock - luciano

## DEUTSCHLAND

### Erwerbstätige über 60 in Deutschland

Anteil an der Bevölkerung in Prozent

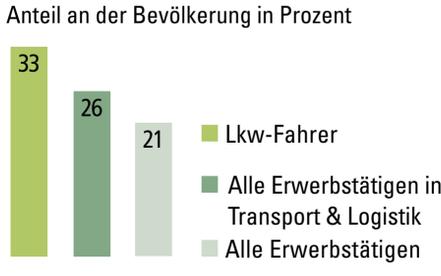


Quelle: Destatis, 2024

## EUROPA

### Erwerbstätige in Transport & Logistik über 55 in Europa im Jahr 2023

Anteil an der Bevölkerung in Prozent



Quelle: International Road Transport Organisation (IRU), 2023

STARTSEITE

# High-Tech für die Logistik

Dr. Tim Brühn, CEO von Cargo Digital World, über neue Geschäftsmodelle für Netzwerkplanung und Lagerlogistik



CDW entwickelt digitale Plattformlösungen – für die Partner der Kooperation Cargoline, aber auch für externe Interessenten.

Cargo Digital World arbeitet kontinuierlich nicht nur an der Ausweitung bestehender Geschäftsmodelle. Auch innovative Lösungen werden entwickelt, etwa für die standortübergreifende Warenlagerung bei mittelständischen Logistikunternehmen.

Von den digitalen Geschäftsmodellen, die CDW seit seiner Gründung 2021 schon entwickelt hat, hat sich die Online-Spedition Cargoboard schon am stärksten auf dem Markt etabliert, berichtet Dr. Tim Brühn, CEO von CDW. Mit inzwischen 70 Mitarbeitern und 35.000 Sendungen, die pro Monat akquiriert werden, ist Cargoboard der Antriebsmotor für die CDW-Aktivitäten. „Bei Cargoboard können wir eine sehr erfreuliche Geschäftsentwicklung im Stückgut- und Ladungsbereich vorweisen, vor allem im Vergleich zum Gesamtmarkt – hier wachsen wir weit entgegen dem Trend.“

## Cargoboard wird international

Jetzt steht laut Brühn die Internationalisierung an, um im internationalen Geschäft weiter überproportional zu wachsen. „Gerade sind wir in Gesprächen für ein Kooperationsmodell im DACH-Raum“, sagt der Vorstandschef.

CargoCast heißt das zweite digitale Geschäftsmodell unter dem Dach von CDW, das Ende 2022 gestartet ist. Die Lösung ermöglicht vor allem depotspezifische Sendungsprognosen.

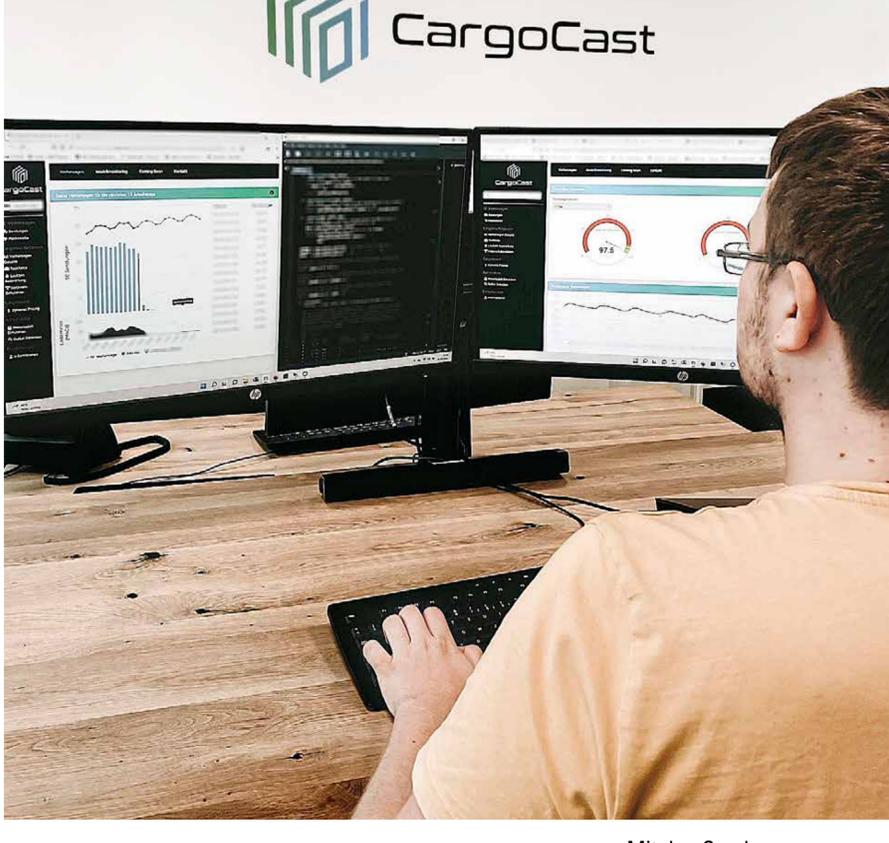
Partner und Kunde der ersten Stunde ist Cargoline, inzwischen hat sich CargoCast weiterentwickelt und bilaterale Lizenzverträge mit insgesamt 25 Depots abgeschlossen, die aktuell von Cargoline-Gesellschaftern, aber auch von Franchisenehmern betrieben werden. „Jetzt schauen wir uns auch außerhalb des eigenen Netzwerkes um – andere Stückgutnetzwerke, aber auch Netzwerke aus dem Verladerebereich sind im Fokus. Zudem haben wir über die Netzwerke die Möglichkeit, auch einzelne Partner anzusprechen. Sie alle sind in Zeiten von starken Marktschwankungen an einem zuverlässigen Prognosetool interessiert.“

Denn laut Brühn ermögliche das CargoCast-Kernprodukt Sendungsprognosen, die dank daraus resultierender optimierter Ressourcen- und Einsatzplanung eine deutliche Qualitätssicherung und Kosteneinsparungen erzielen. „Diese Forcastings in Kalenderform sind einfach greifbar und bieten einen konkreten Anschluss zur beruflichen Realität, was unsere Partner sehr wertschätzen.“

Darüber hinaus arbeitet Cargo-Cast an einer weiteren Lösung, die Kunden im ersten Quartal zur Verfügung stehen soll. Thema ist die Hallenplanung für Stückgutdepots. „Das Tool kann prognostizieren, wieviel Zeit benötigt wird, um Fahrzeuge zu entladen, wenn Peaks kommen und wie die Entladung koordiniert werden sollte.“ Ziel ist laut Brühn, den Hallenprozess und die Fahrzeuge auf eine gemeinsame Zeitschiene zu bringen.

## Bessere Netzwerkplanung

Ein weiteres Produkt zielt auf die operative und strategische Netzwerkplanung ab: Netzwerke können bezüglich Auslastung und Qualität überwacht und strategisch geplant werden. CargoCast macht deutlich, wo, basierend auf Mengenentwicklungen und externen Einflüssen, Einschränkungen in der Produktivität eines Standorts vorliegen. Dabei wird ermittelt, wie sich Produktivitätsänderungen auf die umliegenden Depots im Nahverkehrsgebiet auswirken. Netzwerkzentralen haben die Möglichkeit, Transporte in einem Simulationsszenario von einem PLZ-Bereich zum geografisch nächstgelegenen Partner umzurouten und damit die Stabilität des Netzwerkes zu wahren.



„Wir schaffen es, die Komplexität für die Anwender deutlich herunterzubrechen: Unsere Hightech-Tools sind in ihrer Anwendung selbsterklärend. Die Kunden haben somit auch die Möglichkeit, strategische Änderungen zu diskutieren und umzusetzen, weil die Darstellung einfach nachvollziehbar und somit übertragbar ist“, so Brühn.

Leerkilometer vermeiden, die Effizienz steigern und damit die Zahl der Lkw verringern ist Ziel des dritten digitalen Geschäftsmodells, Cargonative. „Es wird sichtbar, wo es einerseits Sendungen und andererseits verfügbaren Laderaum im Netzwerk gibt“. Cargonative mache dann entsprechende Matchingvorschläge von Fracht und Laderaum – und das partnerübergreifend.

## Start von Cargonative

Noch ist die Lösung in der Entwicklung, Test-Phasen haben schon stattgefunden – allerdings noch nicht mit laufenden Algorithmen im Hintergrund. „Unser Ziel ist, Cargonative im zweiten Quartal 2024 auf den Markt zu bringen“, sagt der CDW-Chef.

Nah am Markt ist die Devise – und weil es auch immer mehr um die Vermeidung von unnötigen Transportkilometern geht, steht auch ein weiteres Geschäftsmodell an, das etwa auf die durch die Lkw-Mauterhöhung verteuerten Kilometerkosten einzahlt: Das Netzwerk Warespace kombiniert intelligent die Wareneinlagerung mit Transporten. Im Mittelpunkt steht dabei die dezentrale Lagerung in geografisch verteilten Warehouse-Standorten. Durch unterschiedliche Partner, aber mit standardisierten Prozessen rund um das Thema Fulfillment. „Unsere Warespace haben rund 120 Standorte und mehr als 3,5 Millionen Stellplätze“, sagt Brühn.

Intelligent sei die Warenlagerung deshalb, weil etwa für Verlager, die große Volumina handeln müssen, eine entsprechende Simulation durchgeführt werde. „Durch die as-if-Analyse ergeben sich dann Optionen für optimale Lagerstandorte – Partner erreichen wir 20 Prozent Ersparnis an Transportkilometern“. Durch die dezentrale Lagerung lassen sich laut Brühn vor allem Inboundtransporte besser orchestrieren, insbesondere in sehr volatilen Phasen: „Lastspitzen und andere Kapazitätsherausforderungen lassen sich so besser abfangen“.

## aWare KI für das Lager

Im Fokus steht dabei das System aWare KI, das die beteiligten Logistikunternehmen digitale über eine Schnittstelle mit dem entsprechenden Warehouse-Management-System vernetzt. Das System triggert Auslagerungen und erstellt Nachhaltigkeitsberichte sowie andere Reportings.

Alle Vorgänge werden dabei über ein Dashboard aggregiert. „Unsere Wunschvorstellung ist die vollkommene Transparenz über freie Lagerflächen. In der Realität ist es aber leider noch so, dass die Warenlagerung über mehrere Dienstleister nicht standardisiert ist“, sagt Brühn. Gemeinsam mit den Partnern – insgesamt 18 Unternehmen – werden dann entsprechende Angebote für Kunden entwickelt.

Das sei der Vorteil von CDW: „Alle unsere Partner sind kooperationsgeprägt“, sagt der CEO. Dieses Interesse komme CDW zugute. Auf der anderen Seite bündeln eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen ihre finanzielle Ressourcen und profitieren von den Erfahrungen im Aufbau komplexer digitaler Geschäftsmodelle, sagt Brühn.

Die Plattformen haben durch die vielen Partner zudem „eine Kernkompetenz im Bereich der Integration von Systemen über Schnittstellen“ aufgebaut, um die Daten der Partner auch nutzbar zu machen. Auf dieser Basis entstehen Angebote, die es CDW ermöglichen, proaktiv Kunden zu adressieren.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: CargoCast, Cargoline, Thomas Küppers



„Unsere Wunschvorstellung ist die vollkommene Transparenz über freie Lagerflächen“

DR. TIM BRÜHN,  
VORSTAND CDW,  
ZUM NEUEN NETZWERK  
WARESPACE

Mit den Sendungsprognosen von CargoCast optimieren die Anwender ihre Ressourcen- und Einsatzplanung.

## DAS UNTERNEHMEN

- Cargo Digital World (CDW) wurde 2021 in Paderborn als Start-up-Projekt der Stückgutkooperation Cargoline gegründet.
- Mitglieder des Aufsichtsrates sind Bernd Schäflein (Schäflein), Thilo Streck (Rhenus), Stefan Seils (Bursped), Andreas Hartmann (Hartmann International), Jörn Peter Struck (Cargoline) sowie Stefan Raum (Amm).
- Die aktuellen Start-ups von CDW sind Cargoboard, CargoCast und Cargonative.

Die Anfänge von Cargoboard



STARTSEITE

# Wettbewerb der Systeme

**Diesel, Gas und Elektro in schweren Fernverkehrs-Lkw von Volvo im Vergleich**  
**Komfort, Reichweite und Fahrleistung – wo liegen die Stärken der Antriebe?**



Beim Thema Antrieb kochen derzeit die Gemüter hoch. Diesel kaufen und längstmöglich nutzen oder frühzeitig auf den Elektro-Zug aufspringen? Keine leichte Entscheidung.

Volvo Trucks hat das unternehmerische Glück, in seinem Motorenprogramm über gleich drei unterschiedliche Antriebskonzepte für den Fernverkehrs-Einsatz zu verfügen: Der bewährte Diesel in seiner modernsten Ausbauform, ein Gas-Antrieb, diesmal sogar als CO<sub>2</sub>-negative Bio-gasvariante, und natürlich der zur Zeit so viel besungene Elektro-Antrieb, den Volvo Trucks als erster Hersteller im schweren Sattelzugformat nicht ohne Erfolg schon seit über einem Jahr an den Kunden bringt.

## Dreikampf der Antriebe

Genau diese drei Antriebskonzepte stehen frisch gewaschen, betankt und mit identisch beladenen Sattelaufliegern versehen bereit, um den Wirtschaftlichkeits-Champion unter sich auszufahren. Eine genau definierte Teststrecke in Südbayern bietet dafür eine relativ verkehrsstörungsfreie Route zur Verbrauchermessung. Hier soll der wirtschaftlichste Volvo FH gekürt werden.

Ein vierter Volvo in feuerrot wartet neben dem kongenialen Test-Trio. Es ist der allererste Volvo FH, Fahrgestellnummer 0001 aus dem Jahr 1992, der beim fröhlichen Testreigen als Senior unterstreichen kann, wie viel Entwicklung in den letzten drei Jahrzehnten im Lkw angekommen ist. Wie Oma Duck mit ihren drei Enkeln posiert das schwedische Quartett vor dem opulenten bayerischem Alpenpanorama.

Doch zurück in die Zukunft des Lkw-Antriebs: Bleibt der Diesel auch weiter die beste Wahl? Stellvertretend für die selbstbewusste Selbstzänder-Fraktion tritt der FH 500 I-Save als erster Kandidat zum Testlauf an.

13 Liter Hubraum mobilisieren mit Hilfe von moderner Technik wie der Turbo-Compound-Zusatzturbinen 500 PS Spitzenleistung. I-Save-Zutaten wie Top-Torque bedeuten variables Drehmoment mit einer Überhöhung von 300 Nm bei erhöhtem Bedarf an Durchzugskraft. Mit den sanften Steigungen der Autobahn A95 Garmisch-München muss sich der neu überarbeitete FH nicht sehr plagen. Aus den Tiefen des Motorraums ist nur ein wohliges Grummeln zu hören.

Der zwölfte Gang bleibt bis zum Wendepunkt Wolfratshausen gesetzt. Nur beim Hereinbeschleunigen in den engen Autobahnfahrstreifen lässt der FH beim schnellen Hochschalten seine Muskeln spielen – souveräne Routine für den 500 PS starken Langstrecken-Star.

## Premiumkomfort im FH

Der spielt auf der Autobahnetappe auch seine Komfortkarte geschickt aus. Das Geräuschniveau ist angenehm niedrig, auch die Windgeräusche der konventionellen Spiegelanlage halten sich in Grenzen.

Nach wie vor die Nase vorne hat Volvo mit seiner elektro-hydraulischen Lenkanlage, die sich ganz nach Fahrerwunsch von zart bis hart einstellen lässt. Sogar eine kurzfristige automatisierte Spurführung hat der FH 500 zu bieten, die bei schläfrigen Fahrern ein schlimmes Erwachen verhindern kann. Kurz: Am Cockpit passt fast alles. Nur der Blick auf den unteren Bereich des Instrumentendisplay bleibt bei flacher gestelltem Lenkrad verborgen, aber das spielt hier im Diesel weniger eine Rolle – warum, merken wir später.

Für in jeder Richtung gewachsene Fahrer dürfte die Diesel auch der sehr komfortablen Fahrersitze etwas weiter ausfallen. Das sind aber nur Kleinigkeiten, die den insgesamt überzeugenden Eindruck am Steuer des FH 500 kaum trüben können. Der Diesel hängt feinfühlig am Gas, gibt sofort Rückmeldung auf Leistungsabfrage und spielt gekonnt beim Dialog zwischen Beschleunigung und Verzögerung mit. „Kann dem Diesel wirklich jemand seine Spitzenposition streitig machen?“, fragt man sich, nachdem man am Zielpunkt zum Fahrzeugwechsel ansteigt.

## Flinker FH Electric

Das wird sich jetzt zeigen, wenn man an Bord des FH Electric zum Zukunftsstrip des Güterfernverkehrs eincheckt. Die Daten auf der Bordkarte klingen vielversprechend: 666 PS aus drei Elektromotoren, stramme 2.400 Nm Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich und ein I-Shift-Getriebe, das mit ein paar diskreten Gangwechseln den 40-Tonner fast so schnell wie einen leichten Transporter auf Autobahntempo beschleunigt.



So viel zur Theorie, die von der Praxis mindestens bestätigt wird. Sämtfenglich surrt der fast voll ausgeladene FH Electric vom Hof. Die Beschleunigung ist tatsächlich bestechend, aber auch die souveräne Ruhe, mit der dieser E-Antrieb an die Arbeit geht. Die elektrisch unterstützte Lenkung findet schnell den Dialog zum geschmeidigen Fahrstil der vollluftgefederten Zugmaschine. Mit einer Blattfederung kann der FH Electric nicht aufwarten, dafür sind die Batteriepakete rechts und links der Rahmenseite mit insgesamt 3.000 Kilo schlichtweg zu schwer.

Das hohe Gewicht der Sattelzugmaschine von fast 100 Tonnen kann der E-Antrieb freilich gut kompensieren. Der gerade vom Diesel gewechselte Fahrer spürt aber geradezu das Schwerkraftgewicht des Strom-Lkw. Das äußert sich in einem satt liegenden Fahrverhalten, das auf den engen Landstraßenabzweigungen auf dem Weg zur Autobahn auch etwas Schwerfälligkeit bedeutet.

Auf der A95 eingesichert und den Leitstrahl Richtung Norden gesetzt, fühlt sich der FH Electric wieder in seinem Element. Der intelligente I-See-Tempomat übernimmt die Regie über Beschleunigung und Verzögerung. Der Fahrer wird so mehr oder minder zum Fahrgast, der nur mehr ein paar Richtungsempfehlungen an das Lenkrad übermitteln muss.

## Reichweite im Blick

Das alles könnte die Krönung der Frachtreise sein, wenn ja vor der immer zu gedanklichem Aufladen führen würde. Die am unteren Displayrand etwas unglücklich platzierte Verbrauchsanzeige zeigt sich nämlich als höchst flexibel. Eine falsch angegangene Steigung straft die Stromspeicher-Uhr sofort und gnadenlos mit Reichweitenabzug ab.

Anzeige

## Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und andere Betriebsstoffe

**Nur 24,90 Euro**

**DEKRA BETRIEBSSTOFF-LISTE 2024**

Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2024  
 Als *trans aktuell* Spezial erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 30. Jahr mit einer Auflage von 30.000 Exemplaren. Die Pflichtlektüre der Fachliteratur in Autohaus und Fuhrpark wird von Herstellern und Händlern auch wegen der umfangreichen zweisprachigen Tabellen und kompetenten Fachartikel geschätzt. Neben der umfassenden Übersicht über Fette, Öle, Schmierstoffe, Kühlerschutzmittel usw. sind auch die Anforderungen, Adressen und Vertriebsstrukturen der Fahrzeughersteller sowie die neuesten ACEA-Vorschriften Bestandteil der *trans aktuell* Spezial.

**Jetzt bestellen: [www.eurotransport.de/betriebsstoffliste](http://www.eurotransport.de/betriebsstoffliste)  
 Telefon: +49(0) 711 7252266; E-Mail: [fernfahrer@zenit-presse.de](mailto:fernfahrer@zenit-presse.de)**

Auf dieser Vergleichsterrunde reicht der volle Akku aber fast für den ganzen Tag. Im richtigen Leben ist nach guten 300 Kilometern das Anstöpseln an einer Ladebuchse angesagt. Die Suche danach kann heute noch sehr abenteuerlich ausfallen, aber hier entwickelt sich in schneller Tempo ein Ladenetz. Und Volvo wird sich mit der Überarbeitung seiner schweren Baureihe im nächsten Frühjahr sicher auch Gedanken über kapazitätsstärkere Batterien mit erweiterter Reichweite machen.

Soviel zur Angst des E-Fahrers vor der leeren Batterie, die heute freilich grundlos ist. Man muss es auch als Dieselliebhaber konstatieren: E-Lkw-Fahren ist hochkomfortabel, souveräner in den Fahrleistungen und – wenn die Ladestelle in der Nähe wartet – auch wirtschaftlich höchst attraktiv. Denn neben niedrigen Fahrkosten lockt Tollcollect mit Mautbefreiung bis 2026. Den überaus saftigen Mehrpreis von fast dem dreifachen Preis eines vergleichbaren Diesel-Pendants kann eine staatliche Förderung mit bis zu 80 Prozent Bezuschussung des Mehrpreises ausgleichen – wenn man zum Zuge kommt.

Während die anderen Hersteller noch testen oder nur in homöopathischen Mengen an ausgewählte Kunden liefern, hat Volvo die Gunst der Stunde genutzt und liefert seit 2022 im großen Stil E-Trucks aus. Entsprechend ausgereift erscheint der FH Electric schon heute. Und er glänzt mit einem konkurrenzlos guten Energieverbrauchswert: Umgerechnet in Kilowattstunden genehmigt sich der E-Antrieb gerade mal die Hälfte der Energie, die sein Dieselbruder in Vortrieb umsetzt. Wenn die Elektroenergie nun tatsächlich auch noch aus nachhaltiger Erzeugung und nicht aus Gaskraftwerken strömen würde – man müsste den FH Electric geradezu lieben, auch als Diesel-Fan.

## LBG ist CO<sub>2</sub>-negativ

Als Gas, aber nicht zur Stromerzeugung, sondern als Treibstoff für den daraufhin angepassten Dieselmotor setzt der FH 500 LBG ein. LBG? Kein Schreibfehler, sondern ein Bruderprodukt zum verflüssigten Erdgas LNG. Liquified Bio Gas heißt der Stoff, der beim dritten Testkandidaten für den Antrieb sorgt. Genauer gesagt gehören dazu noch ein paar Liter Diesel pro Tankfüllung, die das aus Biomasse erzeugte Gas im Verbrennungsraum zünden, sowie ein paar Literchen Adblue, die für die Abgasreinigung ebendieses Diesels sorgen. Klingt nach einer aufwändigen Panscherei mit drei Betriebsmitteln, fällt aber in der Praxis mit einem schnellen Zwischenstopp an der Tankstelle kaum ins Gewicht.

| TECHNISCHE DATEN                       |                                     |                                 |                                     |                                     |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Fahrzeugtyp                            | FH 500 I-Save                       | FH Electric                     | FH 500 LBG                          | FH 16-520                           |
| <b>Motor</b>                           |                                     |                                 |                                     |                                     |
| Motor Typ                              | D13T500TA                           | EPT2412                         | G13S500A                            | D16A                                |
| Bauart                                 | R6 Turbo TC LLK                     | 3 x E PSM                       | R6 Turbo LLK                        | R6 Turbo LLK                        |
| Euro-Norm                              | Euro 6E                             | -                               | Euro 6E                             | Euro 1                              |
| Länge/Hub                              | 131 / 158 mm                        | -                               | 131 / 158 mm                        | 144 / 165 mm                        |
| Hubraum                                | 12.800 cm <sup>3</sup>              | -                               | 12.800 cm <sup>3</sup>              | 16.000 cm <sup>3</sup>              |
| <b>Nennleistung</b>                    | 368 kW (500 PS) bei 1.240-1.600/min | 490 kW (666 PS) bei 0-6.000/min | 368 kW (500 PS) bei 1.600-1.700/min | 382 kW (520 PS) bei 1.800/min       |
| <b>Max.Drehmoment</b>                  | 2.800 Nm bei 900-1.240/min          | 2.400 Nm bei 0-6.000/min        | 2.500 Nm bei 1.050-1.300/min        | 2.400 Nm bei 1.000/min              |
| <b>Tröckengewicht</b>                  | 1.185 kg                            | k.A.                            | 1.116 kg                            | k.A.                                |
| <b>Spannung</b>                        |                                     | 600 V Gleichstrom               |                                     |                                     |
| <b>Batterien</b>                       |                                     | 6 x LiNiCo-Batterien 90 kWh     |                                     |                                     |
| <b>Speicherkapazität</b>               |                                     | 540 kWh                         |                                     |                                     |
| <b>Kraftübertragung</b>                |                                     |                                 |                                     |                                     |
| Getriebe                               | 12-Gang I-Shift AT 2612 autom.      | 12-Gang I-Shift AT 2412 autom.  | 12-Gang I-Shift AT 2612 autom.      | SR 2400 Split/Range 12-Gang manuell |
| Achsübersetzung                        | i=2,31                              | i=2,64                          | i=2,47                              | i=2,78                              |
| Zusatzbremse                           | VEB+ Motorbremse                    | Rekuperationsbremse             | VEB+ Motorbremse                    | Motorbremse                         |
| Max. Bremsleistung                     | 435 kW                              | 390 kW                          | 380 kW                              | k.A.                                |
| Länge/Breite/Höhe                      | 2.225/2.495/3.932 mm                | 2.225/2.495/3.932 mm            | 2.225/2.495/3.932 mm                | 2.340/2.434/3.571 mm                |
| Höhe Motortunnel                       | 90 mm                               | 90 mm                           | 90 mm                               | k.A.                                |
| Stehhöhe Mitte                         | 2.110 mm                            | 1.960 mm                        | 1.960 mm                            | 1.950 mm                            |
| <b>Abmessungen und Gewichte</b>        |                                     |                                 |                                     |                                     |
| Radstand                               | 3.700 mm                            | 3.800 mm                        | 3.800 mm                            | 3.700 mm                            |
| Länge/Breite/Höhe                      | 5.980/2.500/3.933 mm                | 6.180/2.500/3.933 mm            | 6.080/2.500/3.941 mm                | 60.65/2.467/3.571 mm                |
| SZM                                    | 405 l Diesel, 64 l Adblue           | -                               | LBG/LNG-Tank 225 kg                 | Adblue 64 l, Diesel 170 l+425 l     |
| Kraftstofftanks                        |                                     |                                 |                                     |                                     |
| Leergewicht SZM abfahrfertig o. Fahrer | 7.290 kg                            | 10.490 kg                       | 8.010 kg                            | 7.870 kg                            |
| Zul. Gesamtgewicht                     | 40.000 kg                           | 42.000 kg                       | 40.000 kg                           | 40.000 kg                           |
| <b>Ergebnisse</b>                      |                                     |                                 |                                     |                                     |
| Durchschnittsverbrauch in kWh          | 233                                 | 117                             | 219                                 | -                                   |

Der ungewöhnliche Kraftstoffcocktail sorgt am Steuer für Erstaunen. Der von 460 PS auf jetzt 500 PS erstarkte Gas-Volvo klingt fast so sonor wie ein Diesel, zieht fast genauso stark durch wie sein Diesel-Kollege und gibt sich verbrauchsseitig überraschend genügsam. Der Biogas-Volvo fährt hier tatsächlich seinem Diesel-Kollegen knapp davon. Wobei die relativ leichte Streckenführung dem Gas-FH in die Karten gespielt hat. Aber Respekt! Mit einem Gasantrieb dieser Güte lässt sich nicht nur CO<sub>2</sub>-neutral, sondern auch mit durchaus zukunftsweisendem Leistungsangebot auf große Tour gehen. Nur allzu bergig sollte die Tour nicht sein, denn die VEB-Bremse liefert im Gas-Volvo nur mittlere Verzögerungsergebnisse.

## Öko-Minus beim LNG

Fragt sich nur, wo man in der Ferne an Bio-Gas kommt? Beim Vergleichstest war es eine mobile Tankstelle auf Daily-Basis, die vor Ort die Versorgung sicherstellte. Es geht auch anders: Der Volvo fährt natürlich auch mit LNG, verhält sich aber dann die schöne Ökobilanz. Nachdem Bio-Gas bis dato mautechnisch nicht begünstigt wird, entsteht zumindest damit kein wirtschaftlicher Schaden. Mit den Motormodifikationen seiner Diesel-Brüder versehen, ist der jüngste Gas-Volvo also eine echte Alternative – zumindest solange nicht wieder der Gas-Preis Achterbahn fährt.

Fazit der flinken Fernfahrten im Voralpenland: Unter rein energetischem Blick ist der E-Antrieb unschlagbar. Trotz üppigen Mehrgewichts spielt der FH Electric seine Fahrleistungs-Trümpfe geschickt aus. Was derzeit noch gegen ihn spricht: die Reichweite, die Ladeinfrastruktur, der hohe Preis und die leeren Fördermitteltöpfe.

Der Diesel hat damit keine Probleme. Mit vollem Dieseltank erreicht er jedes Ziel in Europa und geht mehr als ausgereift in den Herbst seiner über hundertjährigen Karriere. Bis sich der Wandel zur E-Mobilität – oder wird es doch noch Wasserstoff? – vollzogen hat, kann der überraschend gut performende FH LNG eine positiv besetzte Rolle des Lückenfüllers spielen. Das Zeug dazu hat er!

Text: Oliver Willms | Fotos: Christoph Pförr



# Blaupause für starke Einsätze

Daimler Truck und Partner haben einen Unimog mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor entwickelt



Wofür die Bezeichnung „Unimog“ steht, dürfte gerade unter Nutzfahrzeug-Freunden weitläufig bekannt sein. Und das Universal-Motor-Gerät wird seinem Namen auch mehr als gerecht. Das Schweizer Taschenmesser auf vier Rädern wird genutzt für Transporte auf unwegsamem Gelände, als Expeditionsfahrzeug, für Berge- und Rettungseinsätze, in der Land- und Forstwirtschaft und nicht zuletzt für allerlei kommunale Aufgaben sowie die Straßenmeisterei.

Beste Schlechtwegtauglichkeit und größte Zuverlässigkeit genießen höchste Priorität. Der Unimog muss klaglos hart im Nehmen sein. Gleichzeitig aber allumfänglich flexibel, müssen für seine Aufgaben doch möglichst unkompliziert allerlei Gerätschaften angeschlossen werden können. Der Unimog soll schließlich Schnee räumen und Salz streuen, Grünflächen mähen und gießen, mit Kränen Baumaterialien heben, mit Seilwinden Baumstämme ziehen und sogar Feuer löschen.

## Ohne Diesel überhaupt möglich?

Einen derartigen Alleskönner vom Diesel zu lösen und klimaneutral anzutreiben, das ist offensichtlich fast ein Ding der Unmöglichkeit. Der Selbstzünder im Unimog ist schließlich nicht nur für den Vortrieb des Allradfahrzeugs an sich zuständig, sondern mittels unterschiedlichster Nebenabtriebs-Konfigurationen eben auch für den Betrieb der Anbaugeräte, die mitunter die volle Motorkraft abrufen. Natürlich, starke Elektromotoren allein sind nicht das Problem, im Gegenteil: Sie liefern ihre volle Leistung im Gegensatz zum Diesel ja sogar unmittelbar.

Aber wo über Stunden viel Kraft benötigt wird, da müsste die Batterie entsprechend groß ausfallen. Das würde zum einen viel Gewicht ins Auto bringen, wo in einigen Einsätzen aber Wendigkeit gefragt ist und der Boden geschont werden möchte. Und zum anderen Freiraum kosten, der aber an allen Ecken und Enden gebraucht wird, um Gerätschaften anzubringen – vorn, hinten und auf beiden Fahrzeugseiten.

## Sensible Brennstoffzelle

Also die Batterie klein halten und dafür eine Brennstoffzelle nutzen? Auch das hat seine Tücken, fällt doch die Technik-Kombi nicht sonderlich kompakt und leicht aus. Außerdem ist die Brennstoffzelle ein sensibles Chemie-Kraftwerk, das saubere Luft benötigt, seine Leistung gerne möglichst konstant abgibt und abgeschottet werden will von allzu groben Vibrationen. Mit anderen Worten also so ziemlich alles doof findet, was Unimog-Einsätze ausmachen.

Der Verbrennungsmotor ist im Vergleich ein unpräziser Typ, um den es sich zu kämpfen lohnt im Sonderfahrzeug. Und für den die Unimog-Spezialisten mit dem Versuchsträger Wave auf Basis eines U 430 Geräteträgers glücklicherweise eine echte Zukunftsperspektive erarbeitet haben.

Statt fossilen Diesels verbrennt das Triebwerk im Unimog-Prototyp nach dem Ottomotor-Prinzip mittels Zündkerzen Wasserstoff. Der Basismotor des Wave, der Gasmotor M 936, der wiederum auf dem bekannten OM 936 Diesel aufbaut, wurde dafür mit einigen spezifischen Komponenten bestückt. Die Ingenieure sprechen von Anpassungen an den Kolben, dem Turbolader und der Einspritzung/Eingasung. Dazu gesellen sich Sicherheits- und Überwachungssysteme und natürlich jede Menge Messtechnik. Das Abgasnachbehandlungssystem dagegen ist noch unberührt, denn auch im Wasserstoff-Motor entstehen neben Wasserdampf noch Stickoxide – wenngleich auf einem niedrigeren Niveau, womit zumindest eine spürbar kompaktere Box denkbar wäre.

## Motorblock unverändert

Der Motorblock an sich bleibt ebenfalls unverändert, der Reihensechszylinder schöpft seine Kraft weiter aus 7,7 Litern Hubraum. Während der Diesel damit auf maximal rund 350 PS kommt, muss sich der Wasserstoff-Verbrenner nur mit circa 280 bis 300 PS begnügen. Auch das Drehmoment fällt mit aktuell 1.000 Newtonmetern rund 20 Prozent niedriger aus.

Ein echtes Problem stellt das aber nicht dar – alle Anbaugeräte kommen laut der Ingenieure auch mit der Kraft des Wave-Motors ohne Einschränkungen aus. Dazu ist das Motorgeräusch deutlich leiser, wie sich trans aktuell bei einer exklusiven Fahrzeug-Vorstellung überzeugen konnte.

Nur ein Wermutstropfen bleibt dann doch: Während der Verbrenner an sich nämlich recht unkompliziert auf Wasserstoff als Kraftstoff umgerüstet werden kann, kann der Dieseltank nicht so einfach mit Wasserstoff befüllt werden. Es braucht stattdessen Gastanks, die den Kraftstoff im Falle des Unimog Wave unter 700 bar Druck speichern. Vier derartige Gasflaschen haben die Ingenieure hinter der Fahrerkabine des Prototypen installiert und zu zwei Doppeltanks zusammengefasst. Die nutzbare Kapazität liegt bei 14 Kilogramm, später soll das Volumen noch weiter gesteigert werden und so für einen regulären Arbeitstag ausreichen.

Die eigentliche Lange-Radstands-Konfiguration des Versuchsträgers ist wegen der Speiche-



reinheit hinter der Kabine allerdings nur mit der kurzen Dierche gekoppelt. Ein Kompromiss, aber immerhin einer, der das ureigene Unimog-Prinzip der bedingungslosen Einsatzbereitschaft nicht beschneidet.

## Tests im Realbetrieb bisher gut

Mercedes-Benz Special Trucks jedenfalls zeigt sich zufrieden mit den bisherigen Tests im Realbetrieb. Der Unimog Wave hat in diesem Zuge beispielsweise erfolgreich den Grünstreifenabschnitt zwischen Bayreuth und Bamberg. Auch Beschleunigungsfahrten und Betankungen an öffentlichen Zapfsäulen sind nach gut zwei Jahren im Projekt bereits abgehakt. Die erhobenen Messdaten sollen nun für die weitere Fahrzeugentwicklung genutzt werden, heißt es.

Die Zeit aber wird knapp: Kein halbes Jahr mehr steht dem Team dafür im Rahmen des Wave-Projekts zur Verfügung. Dr. Günter Pitz, Leiter der Powertrain-Entwicklung bei Mercedes-Benz Special Trucks, spricht daher klar für eine Verlängerung aus: „Das Antriebskonzept der Wasserstoffverbrennung kann als Blaupause für leistungsintensive Anwendungen im Sonderfahrzeugbereich dienen. Auf Baustellen, im kommunalen oder im landwirtschaftlichen Bereich könnte damit sehr schadstoffarm gefahren und gearbeitet werden.“ Um bei Nutzfahrzeugen mit Wasserstoff-Verbrenner aber die Serienreife zu erreichen, brauche es weiterhin finanzielle Planbarkeit durch gezielte Förderung.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Daimler Truck, Jürgen Rösner/ Messe Karlsruhe



Aufgetankt wurde im Rahmen des Tests an einer öffentlichen Tankstelle. Zwei Doppeltanks fassen 14 Kilogramm Wasserstoff.

## DIE HINTERGRÜNDE ZUM WAVE-PROJEKT

Daimler Truck hat den Unimog Wave mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor nicht im Alleingang entwickelt. Das Vorhaben wird vielmehr vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert und in einer Zusammenarbeit von 18 Partnern aus Industrie und Wissenschaft gestemmt. Konsortialführer ist Mercedes-Benz Special Trucks, die administrative Steuerung liegt in Händen der Commercial Vehicle Cluster Nutzfahrzeug GmbH (CVC). Startpunkt war Mitte 2021, das vorläufige Ende ist auf Mitte dieses Jahres datiert. Ziel ist es, bis dahin weitere Erkenntnisse dazu zu gewinnen, inwiefern der Diesel als „Multienergieverteiler“ für den Fahrantrieb und alle Nebenaggregate durch den Wasserstoff-Verbrenner ersetzt werden kann. Neben dem Wave-Projekt liegt der Fokus von Daimler Truck weiter auf batterieelektrischen Antrieben und der Brennstoffzelle. Die Wasserstoffverbrennung könne neben diesen beiden Technologien eine weitere Option für die Dekarbonisierung des Antriebsstrangportfolios sein, heißt es. Die bisherigen Ergebnisse aus dem Wave-Projekt zeigten, dass für spezielle Anwendungen der Wasserstoff-Motor eine sinnvolle, komplementäre Lösung sein könnte. Gerade für den Unimog könnte sich diese Variante aufgrund des limitierten Bauraums und der erforderlichen hohen Leistung im Arbeitseinsatz als zukunftsfähige Antriebsart erweisen, so Daimler Truck.



Prototyp auf Reise: Auf dem Gelände der Freilandmesse Demopark präsentierte Daimler Truck den UNIMOG Wave ebenso wie bei der NUFAM nahe Karlsruhe.

Neues Unimog-Museum

STARTSEITE



Kollegen treffen, über die jüngsten Entwicklungen im Fuhrpark diskutieren, brandneue elektrifizierte Autos testen und auch noch spannende Vorträge rund um die Elektromobilität mitnehmen: All das können Flottenverantwortliche bei den firmenauto test drives. Die eintägigen, kostenlosen Veranstaltungen sind kompakt organisiert, mit der Möglichkeit, alle Fahrzeuge allein oder zusammen mit Kollegen ausgiebig zu fahren. Das firmenauto-Team erwartet auch für 2024 bis zu 30 unterschiedliche Modelle aus

allen Segmenten, größtenteils mit E-Antrieb. Mehr Informationen und die Highlights der test drives in 2023 unter: [www.firmenauto.de/testdrive](http://www.firmenauto.de/testdrive). Alle Termine und Locations für 2024:

- 16.05.2024:** Heiligenhaus
- 23.05.2024:** Leipzig
- 28.05.2024:** Hannover
- 09.10.2024:** Raum Stuttgart
- 15.10.2024:** Fulda
- 22.10.2024:** München

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

20. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge 2024

**Tour der Legenden**

31. August bis 6. September 2024

Anzeige

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

HEFTE, ABOS, BÜCHER, LKW-MODELLE UND MEHR

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

**Truck-Grand-Prix**  
Best.-Nr.: 130104

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

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

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

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

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

**KALENDER 2024**

**AUSVERKAUFT!**

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](http://eurotransport.de/shop)**  
TELEFON: +49 (0) 711 7252 284 · E-MAIL: [TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE](mailto: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](http://eurotransport.de/tv) (werbefrei)
- [youtube.com/@FERNFAHRER](https://youtube.com/@FERNFAHRER)
- [facebook.com/fernfahrermagazin](https://facebook.com/fernfahrermagazin)
- [youtube.com/@Eurotransportde](https://youtube.com/@Eurotransportde)
- [facebook.com/eurotransport.de](https://facebook.com/eurotransport.de)
- [instagram.com/fernfahrermagazin](https://instagram.com/fernfahrermagazin)

**eurotransport jobs**

Sie suchen händeringend nach Lkw-Fahrern oder Disponenten? Wir haben die Lösung. Im Rahmen der Kooperation zwischen dem ETM Verlag und der Bewerberplattform Jobmatch.me können Transport- und Logistikunternehmen unter [eurotransport.de/jobs](http://eurotransport.de/jobs) auf die Plattform von Jobmatch.me zugreifen. Derzeit sind allein in Deutschland über 200.000 Berufskraftfahrer registriert. Anders als andere Stellenbörsen arbeitet Jobmatch.me mit Matching-Algorithmen. Diese ermitteln die besten Kombinationen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Zusammen mit einem sehr vereinfachten Anmeldeverfahren, reduziert sich die Abbruchrate drastisch. Darüber hinaus bieten wir auf unserer Themenseite [eurotransport.de/fahrerfinden](http://eurotransport.de/fahrerfinden) zahlreiche weitere interessante Artikel sowie kostenlose Whitepaper zum Download. Jetzt 7 Tage kostenlos testen: [Jobmatch.me/de/arbeitgeber](http://Jobmatch.me/de/arbeitgeber).

**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                                |
| <a href="mailto:transaktuell@etm.de">transaktuell@etm.de</a> | <a href="mailto:vertrieb@etm.de">vertrieb@etm.de</a> |

LEASING/LKW-VERMIETUNG

**VON A NACH B MIT LEICHTIGKEIT**

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.  
Drive the Future.

**BFS**  
BUSINESS FLEET SERVICES

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 11 05 51, 60040 Frankfurt (bitte gern eine 0,85-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an: service@arthrose.de.

KAUFGESUCHE

**wirkaufenlkw.de**

WERKSTATT

**2024 NEUES**

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

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

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

VERSCHIEDENES

**2024 NEUES**

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

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

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

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

Mehr Infos unter:  
☎ 040 - 60 94 55 30  
www.LKW-FAHRER-GESUCHT.com

**Truck-Trailer-Bus**

Mobilser Service 0172-4017968  
www.unfallvermessung.de

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**

KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop** www.docstop.eu

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

**bley OVERALLS**  
MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

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.

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

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

**www.lkw-aluraeder.de**

**ALCOA WHEELS**

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

autorisierter Großhandel

H. Lauterbach GmbH  
Belecker Landstr. 37  
59581 Warstein

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

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

**ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?**

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

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

Bewirb Dich hier!

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

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

**STARTSEITE**

# Impressum

**trans aktuell digital**

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport,  
Logistik und Management

**Herausgeber:** Matthias Rathmann

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

**Redaktion:**

Ralf Lanzinger,  
Carsten Nallinger,  
Franziska Nieß

**Weitere Mitarbeiter:**

Julian Hoffmann, 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](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. 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](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