



## Bundesregierung hat Haushalt 2024 verabschiedet

### Anschub für die Schiene

44,15 Milliarden Euro bekommt Bundesverkehrsminister Volker Wissing für seinen Etat. Er setzt den Schwerpunkt auf Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

#### Kommentar

##### Startschuss für den Hochlauf

Die Sanierung der Schiene kann beginnen. Ziel muss sein, den Sektor attraktiver für die Verkehrsverlagerung zu machen.

#### Hintergrund

##### Nachwirkungen des Brexit

Großbritannien startet neue Grenzkontrollen für tierische und pflanzliche Erzeugnisse aus der EU – Sorge um die Lieferketten.

#### Politik und Wirtschaft

##### Fokus auf die Infrastruktur

Euro 7, Hochlauf der Elektromobilität – VDA-Geschäftsführer Dr. Marcus Bollig im Interview. Außerdem: Autonome Lkw sollen die Arbeitsplätze hinter dem Steuer attraktiver machen.



#### Spedition und Logistik

##### Start eines neuen Abschnitts

Logistikdienstleister BTK aus dem bayerischen Raubling bereitet sich auf die Elektromobilität vor. Auch die Kontraktlogistik steht im Fokus – weitere Mehrwertleistungen sind geplant.

##### Mars macht mobil

Markenhersteller Mars baut seine Logistik um, um seine Klimaziele zu erreichen. Zusammen mit Partner Einride sollen in den nächsten Jahren 300 E-Lkw in den Einsatz gebracht werden.



#### Management

##### Mehr Krankheitstage bei Lkw-Fahrenden

Beim jetzt erschienen Gesundheitsreport der Plattform Jobmatch.me und der Barmer Ersatzkasse wird deutlich: Die Lockerung der Maskenpflicht hatte entscheidende Auswirkungen auf Fehltage.



#### Fahrzeug und Technik

##### Optimierung verteuert den Anschaffungspreis

Wirbel um Trailer-Regulierung: Fahrzeughersteller Kögel zu den geplanten CO<sub>2</sub>-Zielen der EU – Zielvorgaben für Anhänger und Sattelaufleger bei minus 7,5 Prozent.

##### Hersteller brauchen mehr Zeit

Auch Hersteller Schmitz Cargobull meldet sich zu den EU-Flottengrenzwerten. Sein Plädoyer wendet sich gegen ein Greenwashing.

##### Impulse für eine fast autonome Yard-Logistik

Pilotprojekt von BSH Hausgeräte in Giengen für die digitale Betriebshof-Logistik – Konsortium mit Akteuren aus Wirtschaft und Politik schafft die geeigneten Rahmenbedingungen.

trans aktuell  
**VORTEILSWELT**  
Exklusiv für unsere Leser

#### Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

**trans aktuell** MARKT

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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

Fotos: Jan Bergrath, BSH, BTK, Julian Hoffmann, Omega - Adobe Stock, weyo - stock.adobe.com, Tech Hendra - stock.adobe.com;

Montage: Oswin Zebrowski (ETM)

# Anschub für die Schiene

Haushalt 2024 steht – mehr Geld für den Verkehrsminister –  
Wissing setzt auf Investitionen in die Schieneninfrastruktur



**H**aushalt 2024, die zweite: Durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom November 2023 sind Änderungen am Bundeshaushalt 2024 notwendig geworden. Der jetzt beschlossene Haushalt – mit Einnahmen und Ausgaben in Höhe von rund 476,8 Milliarden Euro, 3,4 Prozent mehr als 2023 – fokussiert sich laut Bundesregierung auf Zukunftsinvestitionen in Klimaschutz, Digitalisierung, Bildung und Forschung, Mobilität und Infrastruktur. Dabei halte Deutschland nach vier Jahren die reguläre Grenze der Schuldenregel wieder ein.

Im Mittelpunkt des Haushalts steht der Klima- und Transformationsfonds (KTF) als zentrales Instrument für Investitionen in die Zukunft, der 2024 rund 49 Milliarden Euro und insgesamt bis 2027 rund 190 Milliarden Euro bereithält. Beispielsweise wird der Ausbau der Elektromobilität durch Batteriezellförderung und Verbesserung der Ladeinfrastruktur daraus mit etwa 2,4 Milliarden Euro gefördert.

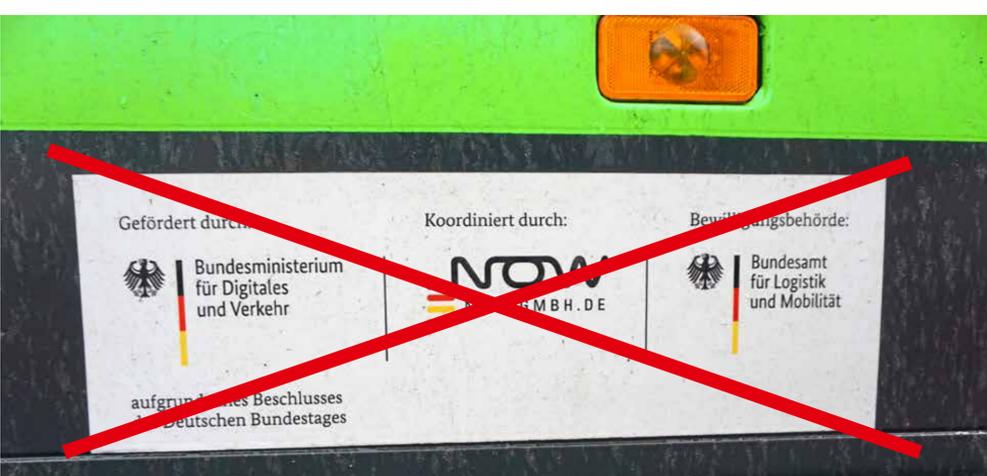
Auch der Einzelplan 12 steht, also der Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Das Ministerium muss als Folge des Karlsruher Urteils im Finanzplanungszeitraum bis 2027 jährliche Einsparungen in Höhe von 380 Millionen Euro vornehmen.

Der Einzelplan 12 des Haushaltsgesetzes 2024 sieht in der vom Haushaltsausschuss geänderten Fassung aber immerhin Ausgaben von 44,15 Milliarden Euro gegenüber 35,58 Milliarden 2023 und 38,7 Milliarden Euro im Regierungsentwurf vor. Auf der Einnahmenseite kommen dem Etat vor allem 15,14 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut zugute (im Vorjahr: 8,02 Milliarden Euro). Hier macht sich die CO<sub>2</sub>-Mauterhöhung im Dezember 2023 bemerkbar.

## „Wir bringen Deutschland voran“

Für den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Volker Wissing (FDP), ist die entscheidende Botschaft des Haushalts: „Wir bringen Deutschland weiter voran“. Der Fokus seines Hauses liege daher auf der Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße, Wasserstraße). Für entsprechende Investitionen stehen 2024 rund 26,4 Milliarden Euro zur Verfügung.

Priorität hat laut Wissing die Sanierung des Schienennetzes. Dafür stehen bis 2027 rund 11,5 Milliarden Euro mehr als bisher im Haushalt des BMDV bereit (Einzelplan 12). Weitere 20 Milliarden Euro sind bis 2029 als Eigenkapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn vorgesehen – allein 5,5 Milliarden Euro in diesem Jahr. Ziel bleibe es, darüber hinaus weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur in den kommenden Haushalten zu mobilisieren.



„Bahnfahren muss zuverlässiger, pünktlicher und besser werden“, sagte Wissing vor dem Bundestag. Die Verspätungen von heute, so Wissing, gingen auf die Versäumnisse der letzten Jahrzehnte zurück. In den vergangenen zwei Jahren sei daher das Konzept der Sanierung von Hochleistungskorridoren angegangen worden. „Deutschland wird wieder eine pünktliche Deutsche Bahn bekommen“, kündigte Wissing an.

Für die Investitionen in Straßeninfrastruktur sind insgesamt 8,5 Milliarden Euro vorgesehen, vor allem für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen. Das BMDV verweist dabei auf das Brückenmodernisierungsprogramm, das wie geplant umgesetzt werde. Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz habe das BMDV zudem eine entscheidende Weiche gestellt. „um die Genehmigungsverfahren für die dringend notwendige Erneuerung zahlreicher Brücken zu vereinfachen, zu straffen und zu digitalisieren.“

Für die Zuschüsse zur „Förderung von Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs“ (vormalig De-Minimis-Programm, siehe Kasten) sind 262 Millionen vorgesehen, für Zuschüsse aus dem Aus- und Weiterbildungs-Programm 125 Millionen Euro.

## Schereneffekt für Mobilitätssektor

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) begrüßt die Verabschiedung des Haushalts, kritisiert aber das unzureichende Budget mit Blick auf die drängenden Transformationsaufgaben. „Der Bundeshaushalt 2024 verstärkt den bereits vorhandenen Schereneffekt für den Mobilitätssektor mit einer immer weiter steigenden Belastung aus CO<sub>2</sub>-Preisen, Lkw-Maut, Trassenpreisen und Luftverkehrssteuer einerseits und der Wegnahme von bereits zugesicherten Investitionsmitteln und Anreizen andererseits“, sagt DVF-Geschäftsführer Dr. Florian Eck. „Damit werden dem Sektor liquide Mittel entzogen, die für die Transformation dringend benötigt werden.“

Es sei daher umso wichtiger, dass die Bundesregierung der Wirtschaft an anderer Stelle Luft zum Atmen verschaffe, etwa mit einer Offensive zur Reduzierung der Bürokratie und der Berichtspflichten – so könnte die Branche „umgehend und ohne Steuergeld“ entlastet werden. Um Zukunftsinvestitionen zu sichern, plädiert der DVF laut dem Geschäftsführer außerdem für eine Einführung eines Sondervermögens, um die notwendige Planungssicherheit für Unternehmen und Verwaltungen zu schaffen. Darunter würden etwa Mittel für Ausbau und Sanierung der Verkehrswege entfallen – darunter 2,5 Milliarden Euro jährlich alleine für die Brückensanierung der Bundesfernstraßen – sowie weitere Bedarfe für die Digitalisierung und Energiewende, auf die der Mobilitätssektor ebenfalls angewiesen ist.

Was der Bundesverkehrsminister und die Vertreter der Koalitionsfraktionen als Zugewinn für die Schiene ansehen, kommt bei der Bundesregierung nicht als solcher an. Nach Ansicht des Verbands „Die Güterbahnen“ bedeutet der Verkehrshaushalt „massive Einschnitte bei der Förderung des Schienengüterverkehrs“. Neele Wesseln, Geschäftsführerin des Verbands, kommentiert: „Von den zugesagten 45 Milliarden Euro für den Zeitraum von 2024 bis 2027 werden lediglich 28 Milliarden Euro gelöst, was den lediglichen Verlust darstellt. Wortbruch liegt in der Luft.“ Die Verbandsvertreterin beklagt etwa, dass Regierung und die DB die unverzichtbare Bestandsnetzsanierung gegen den kapazitätssteigernden Neu- und Ausbau ausspielen. Dadurch werde der planmäßige Zuwachs im Streckennetz durch Aus- und Neubau um insgesamt 1,23 Prozent bis 2030 auch noch gefährdet.

Text: Ilona Jüngst, Franziska Nieß  
Fotos: Omega - Adobe Stock, Jan Bergrath, Deutsche Bahn/Benjamin Kedziora, Ilona Jüngst

# 44,15 Milliarden

EURO STATT WIE IM REGIERUNGSENTWURF VORGESEHEN 38,7 MILLIARDEN EURO UMFASST DER EINZELPLAN 12, ALSO DER ETAT DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR DIGITALES UND VERKEHR

Im Klima- und Transformationsfonds (KTF) der Bundesregierung findet sich kein Ersatz für das beendete Förderprogramm für klimafreundliche Nutzfahrzeuge.

## DAS FÖRDERPROGRAMM „UMWELTSCHUTZ UND SICHERHEIT“

- Weil die Bezeichnung „De-minimis“ laut Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) keinen Rückschluss auf Ziele oder Inhalte des Förderprogramms zulässt, heißt es nun „Umweltschutz und Sicherheit (US)“.
- Die Antragsfrist für die Förderperiode 2024 hat am 5. Februar begonnen und endet am 31. Mai.
- Antragsberechtigt sind Unternehmen, die schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen zum Zweck des Gütertransports oder im Werkverkehr betreiben.
- Eine Änderung der Bewilligungshöhe findet vorerst nicht statt, weil trotz neuem Namen noch die alte EU-Verordnung und die alte Richtlinie gelten. Die jährliche Zuwendung ist auf 33.000 Euro pro antragstellendes Unternehmen begrenzt.
- Die Gesamtfördersumme ist stark begrenzt und kann nach deren Ausschöpfung nicht aufgestockt werden. Die Anträge werden in der Reihenfolge ihres Eingangs bearbeitet.

# Startschuss für den Hochlauf

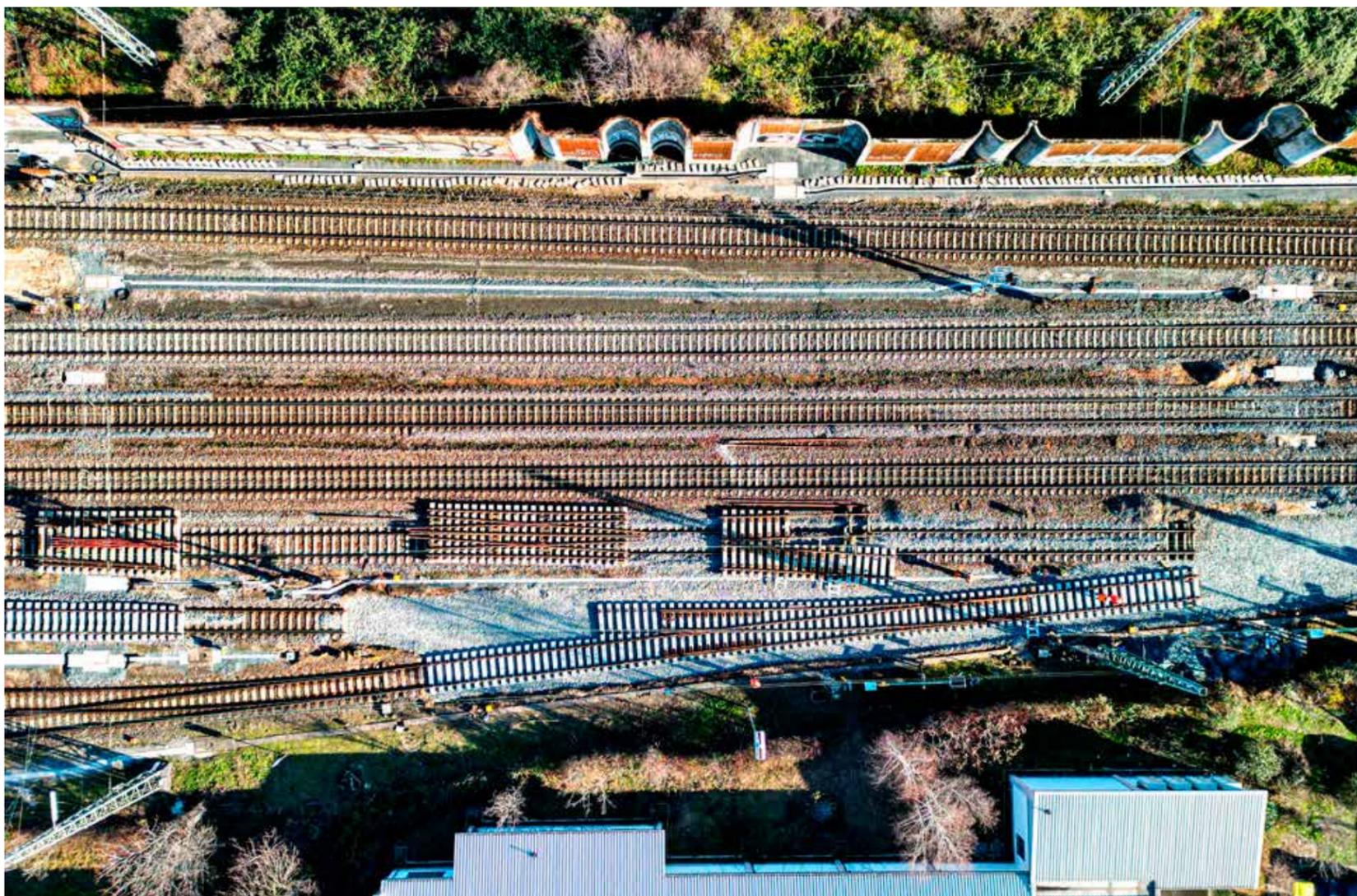


Foto: Uli Planz/Deutsche Bahn

Die Schiene steht im jetzt verabschiedeten Haushalt 2024 im Mittelpunkt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Zum Leidwesen vieler Transportunternehmen, denn die möchten ihre Ausgaben für die jüngst erhöhte Lkw-Maut – konkret die zusätzlichen 7,6 Milliarden Euro – gerne lieber für Baumaßnahmen auf der Straße ausgegeben sehen.

Dennoch sind die geplanten Investitionen im Bereich Schieneninfrastruktur richtig für eine Zukunft mit mehr klimafreundlichem Personen-, aber auch mit mehr Güterverkehr auf der Schiene.

Jetzt müssen der Bund und die Deutsche Bahn das Unmögliche schaffen und den Hochlauf der Korridorsanierung sauber über die Bühne bekommen. Und das System Bahn am besten gleich mit modernisieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu verbessern.

Denn erst, wenn das Angebot für den Güterverkehr auf der Schiene verlässlicher ist, werden auch die Speditionen nicht mehr nur den Fokus auf der Straße haben, sondern tatsächlich auch offen für eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene sein.



**Ilona Jüngst**  
**Chefredakteurin**



STARTSEITE

# Nachwirkungen des Brexit

Großbritannien startet neue Grenzkontrollen für tierische und pflanzliche Erzeugnisse – Experten befürchten gestörte Lieferketten und Preiserhöhungen



Neue Erschwernisse für Großbritannien: Logistiker reden von einem Ansturm und langen Wartezeiten an den Grenzkontrollstellen und warnen davor, dass Produkte mit EU-Ursprung in den Supermärkten deutlich schneller verderben könnten. Händler und Verbraucher befürchten weniger Auswahl bei Delikatessen und Lieferschwierigkeiten bei Fischstäbchen und Schnittblumen. Obst- und Gemüsebauern gehen von einem massiven Kostenanstieg aus.

Grund ist das Border Target Operating Model (BTOM), eine neue Post-Brexit-Regelung zur Einfuhr von Erzeugnissen aus der EU, Liechtenstein und der Schweiz. Damit soll es, drei Jahre nach dem Brexit, keine Unterschiede mehr zwischen Einfuhren aus der EU und anderen Drittstaaten geben.

Im August 2023 hatte die britische Regierung die Regelung das fünfte Mal verschoben, 2024 soll nun endlich der Vollzug stattfinden. Im Rahmen des BTOM werden alle tierischen und pflanzlichen Produkte in drei Risikokategorien eingeteilt (siehe Kasten).

Seit dem 31. Januar müssen Landwirte und Unternehmen eine Gesundheitsbescheinigung für die Einfuhr von tierischen Produkten (Veterinärbescheinigungen) sowie entsprechende Zeugnisse für Pflanzen, pflanzlichen Erzeugnisse und andere Produkten mit der Sicherheitsstufe Hoch und Mittel vorweisen, und das mindestens 24 Stunden vor der Einfuhr.

## Einfuhrkontrollen ab 30. April

Ab dem 30. April 2024 werden dann für EU-Erzeugnisse mit hohem Risiko Überprüfungen stattfinden. Die Kontrollen umfassen physische Kontrollen und die Prüfung von Dokumenten. Sie finden nicht wie bisher am Herkunftsort, sondern in designierten Stationen statt, beispielsweise einer neuen Anlage in Sevington bei Dover, die für 170 Millionen Euro gebaut wurde. Ab dem 31. Oktober 2024 ist dann die Abgabe einer summarischen Eingangsanmeldung für Waren aus der EU verpflichtend.

Die britische Regierung räumt ein, dass der zusätzliche bürokratische Aufwand und die zusätzlichen Kontrollen zu einem Anstieg der Lebensmittelpreise führen werden. Der britische Frachthandelsverband Logistics UK reklamiert Ende Januar, dass noch immer offene Fragen geklärt werden müssen, wie etwa die Einfuhrgebühr, die die Regierung an ihren Grenzkontrollstellen erheben wird, und die Art und Weise, wie der Prozess ablaufen soll, was den Warenverkehr komplexer, zeitaufwändiger und teurer mache.

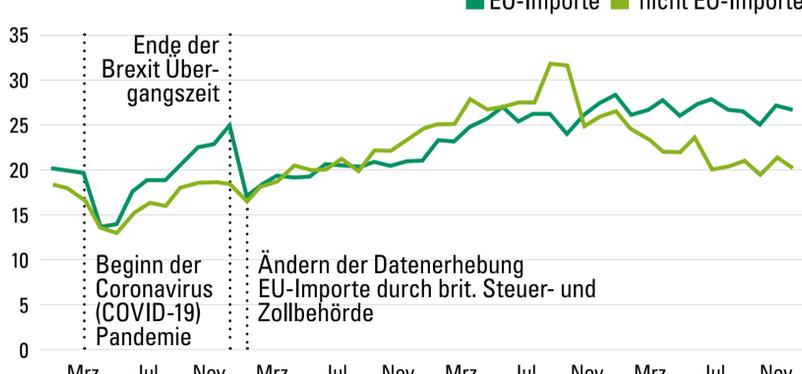
„Großbritannien hat sich für einen harten Brexit entschieden, der den Austritt aus der Zollunion mit einschließt – das hat gravierende Änderungen ausgelöst“, sagt Alexander Altman, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer einer großen Wirtschaftskanzlei in London. Altmann ist daneben Vorstandsmitglied bei der British Chamber of Commerce in Germany (BCCG) und Sprecher der Expertengruppe Zoll und Steuern.



„Die Nachfrage nach Transportdienstleistungen nach Großbritannien ist gestiegen“

CHRISTIAN FAGGIN,  
GESCHÄFTSFÜHRER,  
ALPENSPED  
INTERNATIONALE LOGISTIK

## EU- UND NICHT-EU-WARENIMPORTE\*



\* ohne Edelmetalle, laufende Preise, Saisonbereinigt; Januar bis November 2023

Quelle: ONS

„Die Briten mussten erkennen, dass man von heute auf morgen keine Drittlandzollgrenze umsetzen kann, und haben deswegen im Rahmen des Brexits verschiedene Zollmechanismen in Phasen eingeführt“. Um in Freihandelsabkommen Drittländer nicht gegenüber den EU-Ländern zu benachteiligen, würden aber mit dem BTOM bestehende Übergangsregelungen mit der EU abgebaut, was natürlich auch schmerzhaft für deutsche Unternehmen sei, die mitunter seit Jahrzehnten etablierte Handelsbeziehungen zu Unternehmen in Großbritannien hätten.

## Bürokratie verteuert Produkte

Laut Altmann regeln Angebot und Nachfrage den Markt – viele Produkte aus der EU seien inzwischen für britische Kunden aufgrund des höheren Bürokratieaufwands deutlich teurer. „EU-Unternehmen, die selber keine Zolldokumentation vornehmen können, müssen einen in Großbritannien ansässigen indirekten Zollvertreter vorweisen. Weil es von denen anfangs nicht genügend gab, hat das die Kosten exorbitant in die Höhe getrieben.“

Inzwischen sortiere sich der Markt aber wieder und die Lage stabilisiere sich zunehmend. „In zwei bis drei Jahren wird das Handelsvolumen wieder deutlich ansteigen, weil sich dann der Markt an die Post-Brexit-Regelungen gewöhnt hat“, sagt der Wirtschaftsprüfer.

Kein Freund des Brexit, nicht zuletzt wegen der Umwälzungen, denen sich die britische Gesellschaft immer noch gegenüber sehe, ist nach eigenen Angaben Christian Faggin, Geschäftsführer des Mannheimer Unternehmens Alpensped. Aber der Brexit hat sich für den Logistikdienstleister als Chance herausgestellt: „Wir haben deutlich mehr Verkehre in die UK. Der Markt ist nach dem Brexit in Bewegung gekommen“. Denn aufgrund des größeren bürokratischen Aufwands seien viele Dienstleister aus dem Geschäft mit Transporten auf die britische Insel ausgestiegen und würden nunmehr das EU-Mitglied Irland bedienen. „Die Nachfrage nach Transportdienstleistungen ist daher gestiegen“, stellt Faggin fest.

Zugute kam dem Unternehmen, dass es schon immer Zollverkehre im Angebot hatte, etwa in Richtung Balkan. Diese Erfahrungen machte sich das Unternehmen nach den zollrechtlichen Umstellungen in Großbritannien zunutze.

## Alpensped fährt Plastik und Stahl

„Der Kunde hat die Wahl – entweder organisiert er selbst die Ausfuhrgenehmigung, oder wir erstellen anhand der Dokumentation und der Rechnung die Genehmigung, zum Teil auch in Zusammenarbeit mit entsprechenden Zollagenten vor Ort“.

Die neuen BTOM-Regelungen betreffen das Mannheimer Unternehmen nicht: Vor allem Plastik, Stahl sowie Fließstoffe zur industriellen Verarbeitung verbringt Alpensped für seine deutschen Kunden über den Kanal, die Empfänger befinden sich überwiegend in England. Zwischen drei und fünf Lkw unterwegs. In England folgen die Importeure einem festgelegten Prozess zur Eingangsverzollung, laut Faggin meist zusammen mit Brokern, die die Einfuhrformalitäten abwickeln. Natürlich versucht Alpensped auch immer, Rückfracht zu gewinnen – „das gelingt, ist aber durchaus schwieriger geworden, weil die Transportmengen von und nach England nach unserem Dafürhalten grundsätzlich gesunken sind“.

Sind im Gegenzug die Preise gestiegen? Eine eindeutige Aussage dazu ist laut Faggin schwierig, auch wegen der diversen Corona-Hebel- und -Zuschläge, die auch nach dem Brexit 2021 zum Teil noch bis 2022 aktiv waren. „Aus dem Bauch heraus würde ich sagen, dass es eine Preissteigerung zwischen 5 und 15 Prozent gegeben hat“. Auf jeden Fall sind laut dem Unternehmer die bestehenden Kundenkontakte enger geworden, zudem habe Alpensped aufgrund seines Komplettservice zahlreiche Neukunden gewonnen – „eine glückliche Fügung für uns, wenn auch in einer angespannten Situation“.

Text : Ilona Jüngst |  
Foto: Adobe Stock - brainwashed |  
Grafik: Florence Frieser

## DER BREXIT

- Im Rahmen eines EU-Mitgliedschaftsreferendums im Vereinigten Königreich 2016 stimmten 51,9 Prozent der Wähler für den Austritt aus der Europäischen Union.
- Um die wirtschaftliche Zusammenarbeit zu regeln, lief bis zum 31. Dezember 2020 eine Übergangsfrist.
- Am 1. Januar 2021 ist Großbritannien aus der EU und damit auch aus dem EU-Binnenmarkt und der Zollunion ausgetreten.

## BTOM-KATEGORIEN

- Zu den Artikeln mit hohem Risiko gehören lebende Tiere, bestimmte Samen, Knollen und Pflanzen zum Anpflanzen.
- Zu den Artikeln mit mittlerem Risiko gehören Schnittblumen, Pflanzenteile wie Tomatenstecklinge, Fleisch, Eier, nicht pasteurisierte Milch und bestimmte Fischarten.
- Alle anderen Produkte entsprechen einem niedrigen Risiko.

Wie KI Trawöger den UK-Verkehr hilft

# „Müssen uns auf die Infrastruktur fokussieren“

VDA-Geschäftsführer Dr. Marcus Bollig im Interview – autonome Lkw werden Arbeitsplätze hinter dem Steuer attraktiver machen



**trans aktuell:** Herr Bollig, Sie sind vor knapp zwei Jahren von BMW zum VDA gewechselt. Was hat Sie seither am meisten beschäftigt?

**Herr Bollig:** Wir haben natürlich sehr bewegte Zeiten momentan. Wir kümmern uns um viele Themen, die operativ dringend sind, wie das Thema Halbleiter, aber auch Dinge, die perspektivisch kritisch sind, wie das Thema Software Defined Vehicle. Und natürlich auch Themen, die von Extern kommen, wie das Gesetzgebungsverfahren zu Euro 7.

**Wie ist die Sichtweise des VDA zu Euro 7?**

Der jetzige Beschluss ist ein ausgewogener Kompromiss, der die Verbesserung der Luftqualität und den Schutz der Gesundheit mit der realisierbaren Belastung der Industrie sinnvoll verbindet. Die finanzielle Belastung der Verbraucher muss im Rahmen bleiben, gleichzeitig müssen wir sicherstellen, dass für die große Transformation der Industrie hin zu klimaneutralen Antrieben und Digitalisierung die Kraft und Budgets zur Verfügung stehen. Eine sehr sinnvolle Erweiterung bei Euro 7 ist die Reduzierung der Partikel durch Reifen- und Bremsenabrieb. Sinnvoll deshalb, da diese Emissionen perspektivisch mit zunehmender Elektrifizierung relevant bleiben. Gerade bei den schweren Nutzfahrzeugen ist Euro 7 aber sehr ambitioniert, etwa bei den Stickoxiden. Auch der Niedriglastbetrieb steht im Fokus, so dass auch bei Zyklen in der Stadt mit langen Leerlaufphasen die Fahrzeuge sauber bleiben.

**Letztlich zielt alles auf eine Flottenumstellung auf alternative Antriebe – wie ist ein Hochlauf ohne Förderung wie die KsNI zu schaffen?**

Die bisherige Förderung umfasste die Anschaffung der Fahrzeuge und den Aufbau der Ladeinfrastruktur – aus unserer Sicht ein wichtiger Impuls. Es ist bedauerlich, dass das nicht fortgeführt wird – und gerade jetzt, wo der Umstieg beginnt und die Spediteure durch zusätzliche Kosten belastet sind. Wir wünschen uns, dass solche Fördermaßnahmen künftig besser planbar werden. Aber dennoch sollten derartige Förderungen immer nur kurzfristiger Natur sein. Der generelle Hochlauf verläuft dynamisch, wenn die Rahmenbedingungen günstig sind. Wir müssen uns daher darauf fokussieren, dass die Infrastruktur für Laden und für Tanken von Wasserstoff ausgebaut wird. Auch sinkende Strompreise und die CO<sub>2</sub>-Maut haben Rückwirkungen auf die Total Cost of Ownership. Das motiviert nachhaltiger als kurzfristige Maßnahmen.

**Vorhanden sein muss auch der Zugang zur Energie. Sind wir da gut aufgestellt?**

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist dringend voranzutreiben, national und europaweit. Mit dem Masterplan II des Bundes zur Ladeinfrastruktur haben wir ein wirksames Instrument. Entscheidend sind die Umsetzung und die Installation eines Monitorings, um jederzeit kontrollieren zu können, ob wir uns im Zielkorridor befinden. Dazu gehört auch der Ausbau Netzinfrastruktur, der muss vorausseilend vor einer Ladeinfrastruktur erfolgen, da die Zeiten für Planung und Bau deutlich länger sind. Ausreichend CO<sub>2</sub>-freie Energie ist natürlich ebenso von hoher Bedeutung.

**Viele Hersteller bieten inzwischen auch Unterstützung für die Ladeinfrastruktur...**

Wie brauchen das öffentliche Initialnetz für Lkw, und auch die Initiativen der Hersteller zum Aufbau von Ladeinfrastruktur sind sinnvoll. Beides muss sich ergänzen, um so in Summe die Voraussetzungen zu schaffen, dass Spediteure in die neue Technologie investieren.



## ZUR PERSON

- Dr. Marcus Bollig führt seit Mai 2022 den Geschäftsbereich Produkt und Wertschöpfung im VDA.
- Zu seinen Schwerpunkten gehören die Antriebe der Zukunft, Elektromobilität, vernetztes und automatisiertes Fahren sowie Security und Daten. Zusätzlich verantwortet er die Themen Homologation, Normung sowie Produktion und Logistik.
- Vor seinem Wechsel zum Verband war Bollig 24 Jahre beim Fahrzeughersteller BMW in der Entwicklung, zuletzt als Hauptabteilungsleiter Prozess Antrieb.

Anzeige

## Powerful #together

That's: Sharing the load.



**Der F-MAX: ein leistungsstarker Teamplayer.**

Wer mit dem F-MAX gemeinsame Sache macht, erlebt die perfekte Kombination aus Hochleistung und Effizienz. Sein 500 PS Ecotorq Motor ermöglicht mehr Traktion und weniger Spritverbrauch – bei allen Straßen- und Beladungsverhältnissen.

ford-trucks.de



Sharing the load

**Ihr Aufgabengebiet sind auch Fahrzeuge der Zukunft, wie autonomes Fahren. Wie weit sind wir da?**

Wir werden mit autonom fahrenden Lkw den akuten Fahrermangel heute nicht beheben, wir brauchen auch zukünftig qualifizierte Fahrerinnen und Fahrer. Natürlich sind autonom fahrende Lkw eine wegweisende Technologie, in Summe werden so Prozesse und Abläufe emissionsärmer und effizienter. Das ist die Zukunft. Auch hier muss der Ausbau der Infrastruktur das autonome Fahren unterstützen, etwa durch die richtigen Kommunikationsnetze. Wann das autonome Fahren genau kommt, ist schwer einzuschätzen. Aber vor allem durch Umstellung auf elektrische Antriebe und einer stärkeren Automatisierung die Arbeitsplätze hinter dem Steuer attraktiver machen. Denn das bringt ein besseres Fahrgefühl, mehr Komfort hinsichtlich Akustik und Schwingungen und eine allgemeine Entlastung des Fahrers.

**Auf die Unternehmen kommt noch viel zu, beim Thema neue Antriebe die Frage der Werkstatt etwa, oder auch die Verarbeitung großer Datenmengen beim Thema Digitalisierung.**

Die Transformation wird nicht beim Fahrzeug Halt machen, eine Befähigung muss auch im Umfeld stattfinden – das gilt im Werkstatt- und Servicebereich für die elektronischen Systeme und die Hochvoltkomponenten. Das gilt aber auch für eine Datenverarbeitung im Backend, um die Daten, die die Fahrzeuge generieren, sinnvoll analysieren und nutzen zu können, um den Betrieb zu optimieren. Da wird man also auch Kompetenz steigern und investieren müssen.

**Das Missverständnis von Digitalisierung ist groß. Haben Sie ein positives Beispiel für die Datennutzung?**

Es gibt viele positive Beispiele für die übergreifende Nutzung von Daten: die Verminderung von Standzeiten, das Heben von Effizienz und andere betriebswirtschaftliche Vorteile. Auch die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander bringt Sicherheitsvorteile. Etwa, wenn über vorausfahrende Fahrzeuge Glatteis-Warnungen durchgegeben werden, oder die Warnung vor einem Steuende. Alles Dinge, die auch das Handling für die Fahrer deutlich verbessern werden.

**Wir stehen aktuell am Anfang der Transformation, mit noch vielen offenen Frage. Was raten Sie unschlüssigen Unternehmern?**

Die Hersteller bieten aktuell schon hervorragende Produkte an, und der Zeitpunkt für die Umstellung auf Elektromobilität ist jetzt gekommen. Wir haben über die Einführung der CO<sub>2</sub>-basierten Lkw-Maut geredet – sukzessive werden sich die Randbedingungen für E-Mobilität immer weiter verbessern. Auf der kommenden IAA Transportation im September in Hannover kann man sich davon überzeugen, wie gut die Produktsubstanz ist. Da gibt es auch die Gelegenheit, sich mit allen Akteuren zu vernetzen und auszutauschen und potenzielle Produkte für den eigenen Fuhrpark im Detail anzuschauen sowie mit den Spezialisten zu diskutieren

**Sind diejenigen im Nachteil, die als first movers sich zuerst mit den neuen Technologien beschäftigt haben?**

Es ist immer die Frage, wie schnell auf der Seite der Kunden das Thema Emissionsfreiheit an Bedeutung zunimmt. Gerade die innovativen und fortschrittlichen Unternehmen werden das von den Spediteuren jetzt schnell einfordern. Dann wird es hoch attraktiv sein, diese Unternehmen im Kundenkreis zu haben.

**Viele kleinere Transportunternehmer sehen aber bei ihnen – oft auch mittelständischen – Kunden noch keine konkrete Ansage in puncto Emissionsziele.**

Mit dem eigenen Unternehmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen zu können, ist zunächst einmal immer eine gute Motivation. Auch im Mittelstand wird bald die Anforderung präsent sein, in der Produktion und beim Transport CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Die Automobilindustrie hat den Anspruch, für den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck ihrer Produkte nicht länger nur Tank to Wheel zu betrachten, sondern über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs, also von Cradle to grave, zu optimieren. Das bedeutet für alle Beteiligten in der Lieferkette, sich auch an dieser Zielsetzung zu orientieren. Daher sind die Investitionen auch für den Mittelstand mit Blick auf die Zukunft strategisch sinnvoll.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Julian Hoffmann, VDA

## TECHNISCHER KONGRESS

- Der VDA feiert Jubiläum: Zum 25. Mal findet der Technische Kongress des Verbands statt, vom 20. bis 21. Februar im Berliner Congress Center (bcc) am Alexanderplatz.
- Motto des diesjährigen Branchentreffs: „Innovativ. Digital. Nachhaltig.“
- Der Kongress bietet mehr als 50 Fachvorträge und zwölf Themensessions zur Zukunft der Mobilität sowie zu den Herausforderungen der Branche.

## VDA-JAHRESPRESSEKONFERENZ

- Hildegard Müller, Präsidentin Verband der Automobilindustrie (VDA), sprach bei der Jahrespressekonferenz des Verbands Klartext – von der Wirtschaft fordert sie Verantwortung und Haltung gegenüber Populismus, von der Politik einen Paradigmenwechsel von der Defensive zur Offensive, um das System „Krise“ zu beenden.
- Notwendig sei mehr Spielraum für die Wirtschaft, auch durch Abbau der Bürokratie und eine ambitioniertere Standortpolitik. Müller rief auch dazu auf, dass die Politik zwar Ziele und Rahmenbedingungen, aber nicht das Vorgehen vorgeben sollte – nur so könne die Wirtschaft Innovationen zum Tragen bringen.
- Laut VDA-Chefvolkswirt Dr. Manuel Kallweit habe sich der Absatz schwerer Nutzfahrzeuge 2023 erholt und in Europa wieder Vorkrisenniveau erreicht, für 2024 gehe der VDA von einer Normalisierung der Konjunktur und einem Rückgang von zehn Prozent in Europa aus.
- Der Absatz von Anhängern und Aufbauten war 2023 hingegen im Rückwärtsgang. Sowohl der Absatz insgesamt (-13 Prozent) als auch die schweren Sattelanhänger über sechs Tonnen (-18 Prozent) gingen deutlich zurück. Der Trend werde sich 2024 fortsetzen, aber mit geringerer Dynamik.



STARTSEITE



# Zehn Prozent weniger Emissionen in einem Jahr

Markenhersteller Mars baut Logistik um, um Klimaziele zu erreichen – E-Lkw im Einsatz durch Rigerink und Einride



Tiernahrung, süße Snacks, Fertiggerichte – das Produktangebot von Mars ist groß. Um seinen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu reduzieren, setzt das Unternehmen auch in der Logistik an. Strategischer Partner dabei ist Einride. Whiskas, Catsan und Pedigree sind nur drei bekannte Markennamen aus dem Bereich Mars Petcare, im Bereich Mars Wrigley finden sich unter anderem die Marken M&M's, Snickers oder Wrigley's Extra, und unter dem Geschäftsbereich Mars Food & Nutrition werden Marken wie Ben's Original oder Miracoli hergestellt – eine große Bandbreite.

## Logistik bis in Läger des Einzelhandels

Allein in Deutschland hat das Unternehmen daher sechs Standorte, drei Fabriken und zwei Logistikzentren, eines in Minden und eines in Flörsheim bei Frankfurt. Aufgabe der Mars Logistik ist es, Fertigprodukte aus den anderen Produktionsländern Frankreich, Polen, Niederlande und zum Teil auch UK nach Deutschland zu organisieren, sowie Fertigprodukte aus den deutschen Produktionsbetrieben in die Logistikzentren und weiter in die Zentralläger des Einzelhandels zu bringen.

## Bis 2030 Emissionen halbieren

Der US-Mutterkonzern Mars Inc. hat angekündigt, ausgehend vom Basisjahr 2015, bis 2030 seine Emissionen aus Scope 1 bis 3 halbieren und bis 2050 um 80 Prozent reduzieren zu wollen. 2050 soll, auch durch einen Ausgleich der verbleibenden Menge an Treibhausgasen durch hochwertige Emissionsgutschriften, das Netto-Null-Ziel erreicht werden. In den nächsten drei Jahren will Mars daher global eine Milliarde US-Dollar investieren. Auch in Europa – etwa durch den klimaschonenden Umbau der Logistik. Aktuell sind für Mars in Europa 3.000 Diesel-Lkw unterwegs. Zusammen mit dem schwedischen Technologieunternehmen Einride will Mars demnach bis 2030 europaweit 300 Elektro-Lkw in Betrieb nehmen.



Durch die Umstellung auf E-Lkw erwartet der Lebensmittel- und Tiernahrungshersteller demnach eine jährliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 20.000 Tonnen, was zehn Prozent der Treibhausgasemissionen der Mars Logistik in Europa pro Jahr entspräche. „Transformation braucht strategische Partnerschaften wie unsere Kooperation mit Einride. Wir treiben den Ausbau der klimafreundlichen Logistik voran und binden Einride eng ein, um weitere Strecken zu elektrifizieren, wie zum Beispiel die Route zu unserer Schokoladenfabrik in Viersen“, sagt Björn Schlenker, Mars Market Supply Chain Director Deutschland.

## Einsatz zwischen Verden und Minden

Aktuell sind bereits zwei Mercedes-Benz eActros 300 auf der Transportroute zwischen dem Pet Nutrition-Standort in Verden (Niedersachsen) und dem Logistikzentrum in Minden (Nordrhein-Westfalen) im Einsatz. Allein auf der einfachen Strecke Verden–Minden (91 Kilometer Distanz) werden laut Mars Deutschland durch den Einsatz der eActros-Modelle schätzungsweise 400 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart.

„Die Fahrzeuge fahren täglich mindestens sechs Rundläufe. Zwischendrin werden sie aufgeladen, wenn sie auf die Be- und Entladung warten – 45 Minuten reichen“, berichtet Björn Schlenker gegenüber der t. Daher sei die Reichweite von 300 Kilometern pro Fahrzeuge ausreichend. An beiden Standorten hat Einride auch für eine passende Ladeinfrastruktur gesorgt, Mars habe dafür einen mittleren sechsstelligen Betrag investiert.

Noch dieses Jahr sollen dann weitere Strecken in Deutschland, in den Niederlanden und in Großbritannien elektrifiziert, also mit E-Lkw befahren, werden. Und ab Oktober 2024 will Mars an beiden Ladestandorten Grünstrom zum Laden nutzen und damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Betrieb der beiden Lkw über die gesamte Energiekette hinweg auf null reduzieren, sagt Schlenker. Ergänzt werden soll der Einsatz der E-Lkw durch ein weiteres Pilotprojekt mit autonomen betriebenen Fahrzeugen ab dem Jahr 2025.

# 1

## Milliarde

US-DOLLAR INVESTIERT DER MARS-MUTTERKONZERN NACH EIGENEN ANGABEN, UM INNERHALB VON EINER GENERATION NACHHALTIG ZU WERDEN

In die Ladeinfrastruktur hat Mars einen mittleren sechsstelligen Betrag investiert.



„Wir erreichen alle unsere Ziele nur im Kontext mit anderen“

BJÖRN SCHLENKER,  
MARS MARKET SUPPLY  
CHAIN DIRECTOR  
DEUTSCHLAND, ÜBER DIE  
ZUSAMMENARBEIT IN DER  
WERTSCHÖPFUNGSKETTE



„Wir sind stolz, dass wir unsere Transformation mit dieser Menge an Fahrzeugen verkünden können – das ist die größte Ankündigung dieser Art“, sagt Schlenker. Dabei ist Mars kein Neuling in Sachen Nachhaltigkeit, das Unternehmen ist etwa Mitbegründer und Beiratsmitglied der Nachhaltigkeits-Initiative „Lean and Green“ von GS 1 Germany.

## Weiterer Logistikpartner mit E-Lkw

Seit vergangem Jahr ist Logistikpartner Rigerink aus Nordhorn bereits mit zwei eigenen eActros 300L für Mars im Rahmen eines Pilotprojekts unterwegs. Ein E-Fahrzeug liefert M&M's im Berliner Raum aus, darunter für den M&M's-Store am Kurfürstendamm. Das zweite Fahrzeug ist in der holländischen Grenzregion unterwegs und macht normale Transporte zu den LEH-Lägern. „Es läuft sehr gut. Die E-Fahrzeuge sind im operativen Betrieb leiser und damit sowohl für die Menschen im Belieferungsradius als auch für die Fahrer sehr angenehm. Und sie bringen nebenbei ganz wichtige Sicherheitsaspekte mit ein, zum Beispiel sich mitbewegende Spiegel beim Abbiegen.“



Neben der Nachhaltigkeit sieht Schlenker auch das Thema Kosten als Ansatz, um so bald als möglich die Mars-Flotte auszutauschen. „Nicht zuletzt durch die Mauterhöhung werden elektrische Transporte wettbewerbsfähig mit Transporten mit Dieselfahrzeugen. Je nach Ladezeiten und Ladung können sie sogar günstiger sein.“

## Digitale Steuerung durch Einride

Aktuell sieht der Logistikverantwortliche für Deutschland vor aktuell schon elektrifiziert werden, sagt Schlenker, „wegen der zumeist kurzen Wege in Deutschland“. Um die selbst gesetzte Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen zu erreichen, ist laut dem Mars-Vertreter die Skalierung die Kernfrage: „Wir erreichen alle unsere Ziele nur im größeren Modell beziehungsweise im Kontext mit anderen.“

## Partnerschaften sind wichtig

Zum einen müssten die Produktpreise der E-Fahrzeuge sich entsprechend anpassen, zum anderen spielen Partnerschaften mit anderen Unternehmen in der Wertschöpfungskette, zum Beispiel die Handelspartner und weitere Industrieunternehmen, eine große Rolle. Nicht zuletzt, um Themen wie Reichweiten, die Optimierung des Batteriemangagements oder die Lebensdauer der Lkw zu verbessern; aber natürlich vor allem, um die Emissionen im Transport zu reduzieren.

„Natürlich unternehmen wir auch Schritte, um die Transportkilometer insgesamt zu vermindern, eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen oder Waren und Transporte zu bündeln. Aber das naheliegendste ist, alle unsere Transporte zu elektrifizieren, auch außerhalb unseres eigenen Netzwerks.“

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Mars Deutschland

Die Steuerung der vernetzten Elektrofahrzeuge und der Einride Smartcharger erfolgt durch das Betriebssystem Einride Saga.

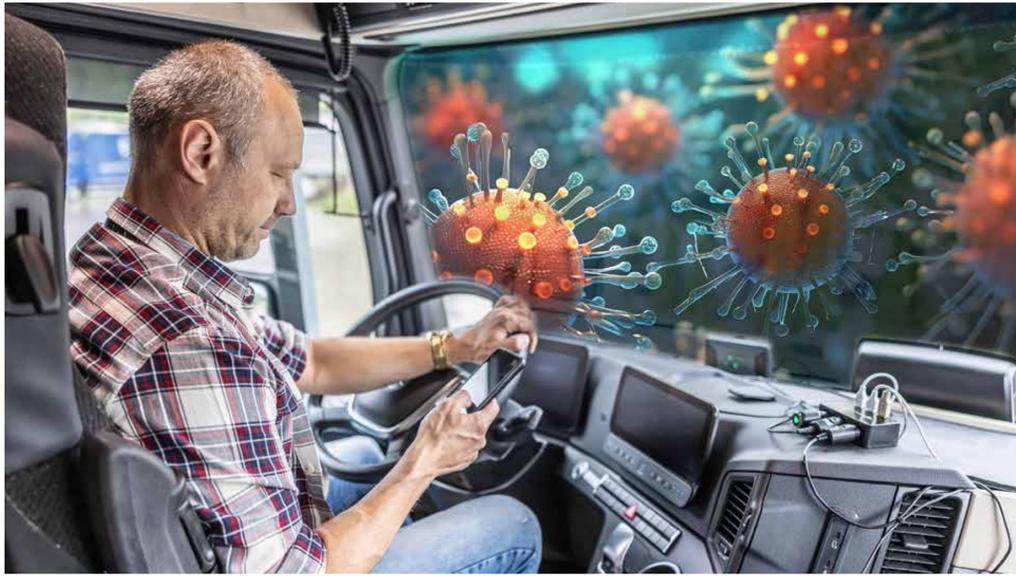
## DAS UNTERNEHMEN

- Mars gehört zum amerikanischen Familienunternehmen Mars Incorporated, einem in mehr als 80 Ländern weltweit tätigen Markenartikelhersteller.
- 2022 erzielte Mars in Deutschland einen Umsatz von rund 1,9 Milliarden Euro.
- An seinen sechs Betriebsstandorten beschäftigt das Unternehmen in den Geschäftsbereichen Mars Wrigley, Mars Petcare und Mars Food & Nutrition aktuell etwa 2.200 Mitarbeitende.

STARTSEITE

# Mehr Krankheitstage bei Lkw-Fahrenden

Gesundheitsreport der Plattform Jobmatch.me und der Barmer Ersatzkasse – Lockerung der Maskenpflicht hatte entscheidende Auswirkungen auf Fehltag



Die Zahlen wurden mit Spannung erwartet: Gemeinsam mit der Plattform Jobmatch.me hat die Barmer Ersatzkasse gesundheitsrelevante Daten für die Logistikbranche ausgewertet und nun veröffentlicht. Ergebnis: Die Zahl der Fehltag wegen Arbeitsunfähigkeit (AU) ist deutlich erhöht.

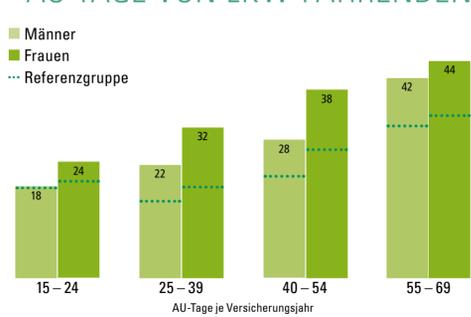
Die Analysen basieren auf Daten des Barmer Instituts für Gesundheitssystemforschung (bifg). Das bifg liefert jährlich aktualisierte Daten zu gesundheitsrelevanten Kennzahlen von Erwerbstätigen und gibt Einblick in das Arbeitsunfähigkeitsgeschehen von über 3,5 Millionen bei der Barmer versicherten Berufstätigen. Untersucht wurden Gesundheitsdaten zu AU-Tagen der Jahre 2020 bis 2022. Ein AU-Tag ist definiert als Tag, an dem eine Person wegen Krankheit oder Gesundheitsproblemen arbeitsunfähig ist und daher nicht zur Arbeit erscheint.

## Rückkehr zur Normalität

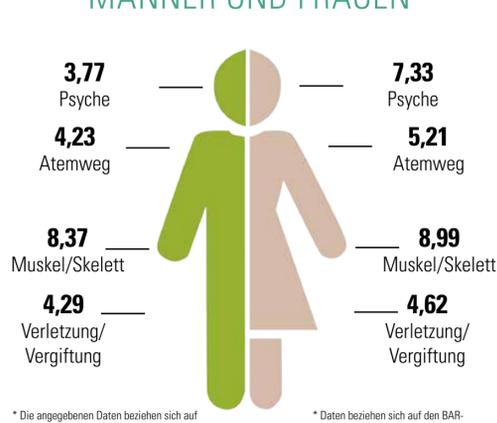
Sowohl für Lkw-Fahrende als auch für die Referenzgruppe, das sind die Erwerbstätigen in Deutschland insgesamt, ist ein deutlicher Anstieg der AU-Tagen der Jahre 2021 und 2022 zu beobachten. Die Zahl der AU-Tagen lag mit durchschnittlich 28,5 Tagen im Jahr 2021 um 49,2 Prozent höher als in der Referenzgruppe. Durchgängig beschäftigte Lkw-Fahrende waren innerhalb des Jahres 2022 durchschnittlich 32,7 Tage arbeitsunfähig gemeldet und damit 34 Prozent länger als Beschäftigte der Referenzgruppe. Ein Grund liegt laut Jobmatch.me darin, dass Kontaktbeschränkungen im Zusammenhang mit Corona aufgehoben wurden. Die Rückkehr zur Normalität im öffentlichen Leben und die Lockerung der Maskenpflicht trugen demnach gemeinsam dazu bei, dass Krankheiten wieder vermehrt auftraten.

Wie in der Abbildung rechts bei der Verteilung der AU-Tagen von Lkw-Fahrenden nach Geschlecht und Alter zu sehen ist, steigen die AU-Fallzahlen für Männer und Frauen altersbedingt. Zudem zeigt der Vergleich mit der Referenzgruppe: Bereits in der Altersgruppe der 25- bis 39-Jährigen ergeben sich für beide Geschlechter deutliche Abweichungen in den AU-Fallzahlen.

## AU-TAGE VON LKW-FAHRENDEN



## MÄNNER UND FRAUEN



Die Grafik zeigt den Unterschied bei den jährlichen AU-Tagen zwischen Männern und Frauen in der Berufsgruppe Lkw-Fahrende mit Blick auf die häufigsten Krankheiten. Die präsentierten Daten erfassen die von den Arbeitnehmern gemeldeten Fehltag und lassen mögliche Dunkelziffern außer Acht.

Anzeige

MACH, WAS WIRKLICH ZÄHLT.

Patrick L., Stabsunteroffizier

# ORGANIZER

Werde Teil der Truppe als Logistiker/in (m/w/d)

[bundeswehrkarriere.de](https://www.bundeswehrkarriere.de)

BUNDESWEHR

Die Autoren weisen darauf hin, in einer ohnehin seit Jahren margenschwachen Branche seien die Kosten der AU-Tagen ein unterschätzter Faktor. „Und das in einer Branche, die immer wieder mit neuen Herausforderungen zu tun hat wie beispielsweise Corona, hoch volatilen Kraftstoffkosten oder langen Lieferzeiten bei neuen Fahrzeugen“, heißt es. Um bei den Kosten mehr Transparenz zu schaffen, hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) unter [bke.bgl-ev.de](https://www.bke.bgl-ev.de) einen entsprechenden Modellrechner entwickelt.

## Über ein Drittel mindestens 55 Jahre

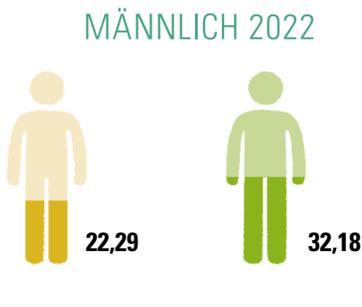
Eine aktuelle Auswertung des Statistischen Bundesamtes (Destatis) zeigt: Über ein Drittel (35 Prozent) der Berufskraftfahrende war 2022 mindestens 55 Jahre alt. Zum Vergleich: Für die Referenzgruppe liegt der Anteil der Altersgruppe „Älter als 55 Jahre“ insgesamt nur bei 25 Prozent.

Jobmatch.me weist darauf hin, dass die Besonderheiten in der Altersstruktur bei Lkw-Fahrenden berücksichtigt werden sollten, wenn es um die Interpretation der AU-Fallzahlen geht und insbesondere um die Ableitung gesundheitsbezogener Maßnahmen.

Den Autoren zufolge lohnen sich Investitionen in den Gesundheitsschutz der Mitarbeiter, vor allem im Hinblick auf die Einsparung von Krankheitskosten und die Reduzierung von krankheitsbedingten Fehlzeiten. Einer Studie zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement (Esslinger et al., 2010) zufolge führt umgerechnet ein investierter Euro in dieser Hinsicht zu einer Kosteneinsparung von 2,33 bis 4,26 Euro. Als weitere Vorteile bei diesem Thema nennen die Autoren eine gestärkte Motivation der Mitarbeiter, ein besseres Unternehmensimage sowie eine reduzierte Fluktuation.

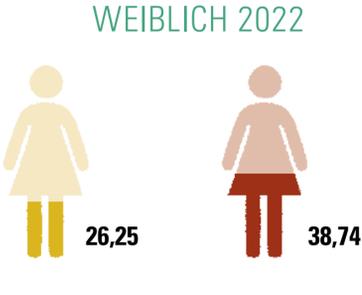
Text: Ralf Lanzinger |  
Foto: weyo - stock.adobe.com,  
Tech Hendra - stock.adobe.com;  
Montage: Oswin Zebrowski

## MÄNNLICH 2022



Die Abbildung zeigt die Verteilung der AU-Tagen je Versicherungs-jahr waren Lkw-Fahrer 2022 rund 44 Prozent häufiger arbeitsunfähig gemeldet als Erwerbstätige der Referenzgruppe.

## WEIBLICH 2022



Lkw-Fahrerinnen waren im Jahr 2022 an durchschnittlich 38,74 Tagen arbeitsunfähig gemeldet und damit 47 Prozent häufiger als die Referenzgruppe.

## ÜBER JOBMATCH.ME

- Jobmatch.me ist eine Matching-Plattform für Arbeitgeber und gewerbliche Fachkräfte aus Logistik, Service und Gastronomie.
- Durch automatisiertes Matching soll sichergestellt werden, dass Arbeitnehmer und Arbeitgeber gut zusammenpassen.
- Von deutschlandweit rund 480.000 Lkw-Fahrenden sind bereits über 270.000 bei Jobmatch.me registriert.
- Die Plattform generiert mehr als 20.000 monatliche Matches.
- Arbeitgeber zahlen eine monatliche Teilnahmegebühr, für Arbeitnehmer ist der Service kostenlos.

[STARTSEITE](#)

# Optimierung verteuert den Anschaffungspreis

Fahrzeughersteller Kögel zu den geplanten CO<sub>2</sub>-Zielen der EU – Zielvorgaben für Anhänger und Sattelaufleger bei minus 7,5 Prozent



Schwere Nutzfahrzeuge werden schon bald strenge CO<sub>2</sub>-Grenzwerte einhalten müssen, selbst Trailer ohne eigenen Auspuff. Ein teures Unterfangen, sagt Paul Stempfle, Leiter der Vorentwicklung und des Lieferketten-Managements von Kögel.

Das Europäische Parlament und der Europäische Rat haben sich Mitte Januar zumindest vorläufig auf verbindliche CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge geeinigt. Bis 2030 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Lkw über 7,5 Tonnen und Reisebussen um 45 Prozent sinken. Bis 2035 stehen 65 Prozent auf der Agenda und 2040 sollen es 90 Prozent sein, was fast einem Verbot des Verbrenners gleichkommt. Kurios aber: Neben Bussen und Lkw werden auch Anhänger und Auflieger gelistet, obwohl diese bekanntlich (mit Ausnahme von Fahrzeugen mit Kühlmaschinen) keine Treibhausgase ausstoßen. Auch sie sollen nach dem Willen der Politik helfen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor zu reduzieren.

## „Extrem ambitioniertes Ziel“

Über das Simulationstool Vecto werden Werte für die gezogenen Einheiten berechnet, die es bis 2030 im Falle von Anhängern um 7,5 Prozent und im Falle von Aufliegern um zehn Prozent zu reduzieren gilt. Das immerhin liegt unter den schlimmsten Befürchtungen der Branche, zumal das Potenzial von elektrifizierten Trailern berücksichtigt werden soll.

Entwarnung also auf breiter Front? Nicht wirklich, sagt Paul Stempfle, Leiter der Vorentwicklung und des Lieferketten-Managements von Kögel, im Gespräch mit trans aktuell: „Obwohl wir die Korrektur der Flottengrenzwerte als Schritt in die richtige Richtung werten, ist es nach wie vor für uns als führender Trailerhersteller ein extrem ambitioniertes Ziel, die nun festgelegten Flottengrenzwerte von zehn Prozent ab 2030 einzuhalten.“

# -7,5 Prozent

BEI ANHÄNGERN UND  
-10 PROZENT  
BEI AUFLIEGERN SIND DIE  
EU-REDUZIERUNGSSZIELE  
BIS 2030

Anzeige



**Seit Beginn des Jahres 2024 müssen Wohnräume überall in Deutschland mit Rauchmeldern ausgestattet sein. Die Frist für die Nachrüstung von Bestandsgebäuden ist am 31. Dezember 2023 auch im Bundesland Sachsen abgelaufen. Damit gilt bundesweit eine flächendeckende Pflicht zur Installation der lebensrettenden Warngeräte.**

Die DEKRA Brandschutzexperten empfehlen der Wohnungswirtschaft, bei der Anschaffung von Rauchmeldern auf Qualität zu setzen. Hochwertige Geräte sind an der Kennzeichnung ‚Q‘ zu erkennen. Damit die Geräte dauerhaften Schutz bieten, müsse ihre Funktion außerdem anhand der Prüftaste monatlich getestet werden. Wenn die Batterie fast leer ist, geben Rauchmelder von sich aus als Störungssignal ein kurzes Piepen im Abstand von einigen Sekunden ab. Spätestens dann sollte das Gerät ausgetauscht oder – bei einfachen Modellen – die Batterie ersetzt werden.

Die Rauchmelderpflicht gilt in allen Bundesländern mindestens für alle Schlafräume und Flure, die als Fluchtwege dienen. In Berlin und Brandenburg sind die Geräte auch für Aufenthaltsräume, wie etwa Wohn- und Arbeitszimmer vorgeschrieben. Verantwortlich für den Einbau und den Austausch

sind die Wohnungseigentümer. Mieter müssen ihre Vermieter informieren, wenn ein Rauchmelder nicht funktioniert oder fehlt.

Bei zahlreichen Rauchwarnmeldern in vielen Bundesländern ist zudem im laufenden Jahr wieder ein Austausch erforderlich, weil die maximale Lebensdauer erreicht ist. Die DIN-Norm 14676 empfiehlt den Austausch spätestens zehn Jahre nach der Installation. Allerdings sind auch Geräte im Einsatz, die bereits nach acht oder fünf Jahren auszutauschen sind. Ob ein Wechsel fällig ist, zeigt ein Blick auf das Austauschdatum, das auf dem Typenschild des Gerätes zu ersehen ist.

Jedes Jahr kommen mehrere hundert Menschen bei Wohnungsbränden ums Leben. Die größte Gefahr geht dabei nicht von Flammen, sondern von giftigen Rauchgasen aus.

Man bewege sich nun aber in einem realistischeren Zielkorridor, der mit gewissem technischem Aufwand sicherlich möglich sei. Optimierungen am Rollwiderstand, dem Gewicht und der Aerodynamik würden jedoch mit einem gewissen Aufwand erkauft. „Das bedeutet für unsere Kunden letztendlich einen deutlichen Mehrpreis in der Anschaffung“, erklärt Stempfle.

## Nutzlast und Ladevolumen im Fokus

Für ihn essenziell wichtig ist, dass bei der Berechnung auch Nutzlast und Ladevolumen berücksichtigt werden. Zum jetzigen Stand würden Megatrailer und Volumenfahrzeuge, die eine Laderauminnenhöhe von drei Metern durch ein tiefergelegtes Chassis und kleinere Reifen ermöglichen, in der Vecto-Berechnung abgestraft. Auch Coilfahrzeuge, die konstruktionsbedingt stabiler und somit schwerer sein müssen, seien beteiligt. Genauso wenig berücksichtigt seien bahneverladbare Trailer, die durch ihre bauartbedingte Eigenschaft per Bahn transportiert werden können und auf der Schiene keine Emissionen verursachen.

## KI-Lösung „fern der Transportrealität“

„Wir haben mal zur Veranschaulichung die KI befragt, wie ein, nach den Maßstäben der EU-Kommission, optimiertes Fahrzeug aussehen könnte. Heraus kam ein tropfenförmiger Trailer mit zwei Metern Reifendurchmesser. Sie sehen: Das ist fern der Transportrealität, bei der die Nutzlast eine herausragende Rolle spielt“, sagt Stempfle. Es werde noch zu wenig der Nutzen der Fahrzeuge berücksichtigt.

## Strafzahlungen sind keine Alternative

Stempfle geht davon aus, dass Kögel sein Fahrzeugangebot so entwickelt, dass es konform der Flottengrenzwerte sein wird. Die horrenden Strafzahlungen von 4.250 Euro pro Gramm CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug seien keine Alternative und stellen eine akute Bedrohung für viele mittelständische Unternehmen dar.

## Nachhaltigkeitspläne von Kögel

Obwohl für Kögel nicht weiter relevant, befragt Stempfle auch die Berücksichtigung von E-Fuels und Biokraftstoffen bei den europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten. „Wir gehen sogar einen Schritt weiter und sagen, dass auch die Effizienz von Trailern beziehungsweise Laderaumkonzepten eine Rolle spielen muss“, ergänzt Stempfle. Lang-Lkw, wie Kögel sie anbietet, reduzieren die Verkehrsbelastung nachweislich. Die Reduzierung auf Aerodynamik, Gewicht und Rollwiderstand reiche nicht aus in der Gesamtbetrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Nutzfahrzeugen. „Wir fordern eine Nachbesserung bei der Betrachtungsweise der Flottengrenzwerte und gehen davon aus, dass der Gesetzgeber oben genannte Angebote in einer späteren Vecto-Version berücksichtigen wird.“

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Kögel



Warnt vor einem deutlichen Mehrpreis in der Anschaffung: Paul Stempfle, Leiter der Vorentwicklung und des Lieferketten-Managements von Kögel.



Klimafreundlicher Transport: Der E-Cool speist seine Carrier Elektro-Kühlmaschine samt Pufferbatterie über eine SAF Rekuperationsachse und Solar-Module mit Strom.

 **STARTSEITE**

# Fahrzeughersteller brauchen mehr Zeit

Schmitz Cargobull zu den EU-Flottengrenzwerten – Plädoyer gegen Greenwashing



Schmitz Cargobull bewertet den EU-Kompromiss zu den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Auflieger und Anhänger als „nachvollziehbar und akzeptabel“. Gleichzeitig herrsche noch großer Handlungsbedarf in Bezug auf Vecto.

Schon bis 2030 sollen auch Auflieger und Anhänger in erheblichem Umfang zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßentransport beitragen. Über das Simulationstool Vecto will die EU dafür Werte für die gezogenen Einheiten berechnen, die es für die Hersteller bis 2030 im Falle von Anhängern um 7,5 Prozent und im Falle von Aufliegern um zehn Prozent zu reduzieren gilt.

Ein Schlag für die Branche – und doch nicht das Worst-Case-Szenario. Immerhin hatten die EU-Kommission und das EU-Parlament schon 15 Prozent anvisiert, der EU-Rat aber 7,5 Prozent. Der VDA wiederum schickte im Vorfeld einen Zwei-Stufen-Plan ins Rennen, der eine Verbesserung von fünf Prozent bis 2030 und 7,5 Prozent bis 2040 vorsah. Ein guter Kompromiss also?

## Nachvollziehbarer Kompromiss

In diese Richtung äußert sich zumindest Schmitz Cargobull, nennt den Kompromiss aufgrund der schwierigen Ausgangslage „nachvollziehbar und akzeptabel“. Gleichzeitig plädiert der Trailerbauer auf Nachfrage von trans aktuell „nachdrücklich“ für eine zeitliche Streckung oder ein stufenweises Vorgehen zur Erreichung des 10-Prozent-Reduktionsziels bei Aufliegern. Das würde den Unternehmen im Anhängerbau ermöglichen, innovative Technologien zu entwickeln und zu implementieren, ohne ihre wirtschaftliche Existenz zu gefährden.

## Integration von elektrifizierten Achsen

Schmitz Cargobull hält die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele mit den heutigen Möglichkeiten in Vecto außerdem für technisch nicht erreichbar. Es sei von großer Bedeutung, die laufende Vecto-Revision zeitnah umzusetzen, indem die Integration von Antriebs- und Generatorachsen vorangetrieben wird. Zusätzlich sollten weitere Technologien wie der Beitrag von Solarzellen zum Laden der Akkus berücksichtigt werden. Künftig seien außerdem weitere Revisionen von Vecto erforderlich, um den technischen Fortschritt abzubilden. Diese Revisionen müssten jetzt bereits vorbereitet werden.



Interessant: Schmitz Cargobull begrüßt, dass Trailer mit elektrischer Antriebsachse nicht mit 100 Prozent CO<sub>2</sub>-Reduktion berücksichtigt werden, sondern gemäß ihres realen Einsparpotenzials und auch unter Berücksichtigung der Nutzlastveränderung in Vecto bewertet werden müssen – Stichwort Greenwashing.

Weiter lässt der Hersteller verlauten, dass die Austauschbarkeit von Trailern insbesondere mit E-Achsen entscheidend für die Praxis sei. Dabei müssen wirtschaftliche Fehlanreize vermieden werden, denn es sei wenig sinnvoll, ein einheitliches System für alle Anwendungsbereiche vorzusehen. „Die Anforderungen für Kurzstrecken unterscheiden sich von denen für Langstrecken, und es ist wichtig, nicht sinnvolle Maßnahmen zu vermeiden, um einen unnötigen Anstieg der Kosten für alle Beteiligten zu verhindern“, so der Trailerbauer.

## Unklarheit bei Typengenehmigung

Als letzten Punkt moniert Schmitz Cargobull die jüngsten Anpassungen der Typengenehmigung durch die EU-Kommission. Diese hätten in der Branche Unklarheit hervorgerufen, da die genaue Bedeutung noch nicht klar definiert sei. Gleichzeitig würden in Genf Arbeiten an der R100 zur Hochvoltsicherheit von eTrailern laufen, die auf einer anderen Definition basieren. Schmitz Cargobull: „In diesem Zusammenhang möchten wir betonen, dass wir für Technologieoffenheit stehen. Gleichzeitig ist es jedoch entscheidend sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, insbesondere hinsichtlich Fahrstabilität und Sicherheit, für die Zulassung solcher Antriebssysteme erfüllt sind.“

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Schmitz Cargobull

## AUSNAHMEREGLUNG

Eine Ausnahme von den in der EU-Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen gilt für

- Kleinserienhersteller
- Fahrzeuge, die im Bergbau, in der Forst- und Landwirtschaft eingesetzt werden
- Fahrzeuge für den Einsatz bei Bundeswehr und Feuerwehr
- Fahrzeuge für den Katastrophenschutz, die öffentliche Ordnung und die medizinische Versorgung
- Berufsfahrzeuge wie Müllwagen

Die Integration von Antriebs- und Generatorachsen, wie sie auch im SKOe Cool zum Einsatz kommen, ist für Schmitz Cargobull bei der laufenden Vecto-Revision von großer Bedeutung.

Wirbel um Trailer-Regulierung

STARTSEITE

# Impulse für eine fast autonome Yard-Logistik

Pilotprojekt von BSH Hausgeräte in Giengen –  
Konsortium schafft die geeigneten Rahmenbedingungen auf dem Betriebshof



Der Hausgerätehersteller BSH stellte an seinem Standort in Giengen digitale Lösungen für die Betriebshof-Logistik vor. Zu dem Konsortium gehören Akteure aus Wirtschaft und Politik – BSH hat die Führungsfunktion, mit dabei sind die Duale Hochschule in Heidenheim, der Softwareentwickler Fernride, die Bosch-Tochter ITK-Engineering, der Landkreis Heidenheim sowie das Zentrum für Digitale Entwicklung (ZDE).

## Digitale Lösungen mit 5G

Ein aus diesen Partnern gebildetes Team erforscht seit Anfang 2022 vor Ort, wie digitale Lösungen auf Basis der 5G-Mobilfunktechnologie die Betriebshof-Logistik optimieren können. Der unternehmenseigene Logistik-Yard der BSH am Standort Giengen fungiert als Testfeld. Hier müssen jeden Tag bis zu 200.000 Hausgeräte transportiert werden. BSH ist eines der zentralen Logistik-Drehkreuze innerhalb des Unternehmens. Das führt zu Personalaufwand, zeitkritischen Prozessen und komplexen Mischverkehren auf dem Gelände.

## Der Fahrer sitzt jetzt im Büro

Bei einer Live-Demonstration wurde unter anderem ein automatisiert fahrender Lkw bewegt. Fernride hat dafür ein vollelektrisches Fahrzeug entsprechend umgebaut. Gesteuert wird der Lkw derzeit noch von der zugehörigen „Teleoperation-Station“ aus. Das ist ein stationäres, im Bürotrakt des BSH-Standorts aufgebautes Lkw-Cockpit. Kameras und Sensoren am Fahrzeug übertragen ihre Daten in Echtzeit an dieses Cockpit. Der dort sitzende „Fahrer“ gibt bei Bedarf über die Bedienelemente des Cockpits Steuerimpulse, die auf demselben Weg zurück an das Fahrzeug gesendet werden. Auf diese Art kann eine Person perspektivisch, mit zunehmendem Grad der Automatisierung, mehrere Fahrzeuge betreuen. Nach Meinung der Akteure ist dies auch eine Möglichkeit, dem Fahrermangel ein Stück weit abzuwehren. Der Effizienzgewinn ergibt sich auch aus der intelligenten Integration des (teil-) automatisierten Yard-Managements in die Logistikkette.



An zwei Ladetoren installierte Kameras übertragen Daten über das 5G-Campusnetz.

## 5G-Ausleuchtung des Areals

Die Datenübertragung findet dabei über ein unternehmenseigenes 5G-Campusnetz statt, das vom ZDE konzipiert wurde. Dieses Netz ist unabhängig vom öffentlichen Mobilfunknetz, was dem Betreiber BSH volle Datenhoheit und Sicherheit bei voller 100 MHz-Bandbreite und Datenübertragung in Echtzeit garantiert.

Kann das Transportsystem eines Tages auch ohne die über das Cockpit steuernde Person unterwegs sein? Henrik Ebner, Projektleiter Planung und Logistik BSH Giengen, erklärt dazu gegenüber trans aktuell: „Ein vollständig autonomes System ohne Sicherheitsfahrer und erst recht ohne Teleoperator ist unter den beschriebenen komplexen Rahmenbedingungen des BSH-Yards in Giengen derzeit noch nicht realistisch.“ Denn: „Die Komplexität auf dem Giengener Yard ist sehr hoch. Daher wird es im Rahmen des Projekts keinen vollständig autonomen Testbetrieb ohne zumindest passiv eingreifenden Teleoperator geben.“ Allerdings habe es in der Pilotphase erfolgreiche Tests gegeben, bei denen weder der Teleoperator noch der Sicherheitsfahrer eine aktive Rolle in der Fahrzeugsteuerung hatten.

## Funkwellen reflektiert

Die optimale 5G-Ausleuchtung des verwinkelten Areals erwies sich dabei als durchaus knifflig. Container und die Fassaden der Logistikhallen sind aus Stahl und haben somit die Eigenschaft, Funkwellen zu reflektieren. Dies musste ebenso berücksichtigt werden wie eine Redundanz bei den Abdeckungsbereichen der Funkzellen. Sollte eine der fünf an Laternenmasten montierten, und über Glasfaser mit dem Server verbundenen 5G-Antennen ausfallen, reichen die umliegenden Antennen für einen sicheren Weiterbetrieb des Netzes provisorisch aus.

## Mehrwert durch Skalierung

Baden-Württembergs Innenminister Thomas Strobl, qua Amt auch für die Digitalisierung zuständig, erklärte vor Ort: „Hier wird echte Pionierarbeit geleistet. Als Digitalisierungsminister freue ich mich besonders, dass mit Hilfe innovativer Technologien ein echter Mehrwert geschaffen wird, der künftig auch anderswo im Land genutzt werden kann.“ Die digitale Lösung soll skaliert werden und damit nicht nur in Giengen zum Einsatz kommen, sondern auch an anderen BSH-Standorten wie auch anderen Unternehmen.



„In der Pilotphase gab es erfolgreiche Tests, bei denen weder der Teleoperator noch der Sicherheitsfahrer eine aktive Rolle in der Fahrzeugsteuerung hatten“

HENRIK EBNER,  
PROJEKTLIEFER  
PLANUNG UND LOGISTIK  
BSH GIENGEN

**EXKLUSIV FÜR  
UNSERE LESER**

Gute Gründe, regelmäßig trans  
aktuell zu lesen ...

trans aktuell Vorteilswelt

trans aktuell digital 03-2024

## 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)



Das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge ist ein unverzichtbares Kompendium für Firmenkunden in der Speditions- und Logistikbranche. Das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge 2023 verfügt auf rund 100 Seiten über die wichtigsten Informationen zu rund 800 Herstellern, Produkten und Dienstleistungen in 60 Rubriken sowie 33 Porträts namhafter Unternehmen. Damit bildet das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge 2023 die komplette Palette der Nutzfahrzeugbranche ab und wird darüber hinaus in der Online-Version unter [www.eurotransport.de/wiw](http://www.eurotransport.de/wiw) regelmäßig aktualisiert. Das E-Paper steht unter [www.eurotransport.de/wiwpdf](http://www.eurotransport.de/wiwpdf) zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Anzeige

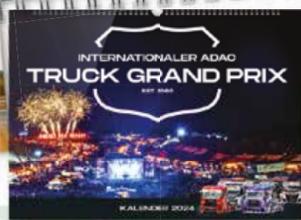
## trans aktuell shop

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

### KALENDER 2024

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

**JETZT**

**19,90€**

~~STAFF 24,90€~~

inkl. MwSt, zzgl. Verpackung und Versand

**AUSVERKAUFT!**

Roadtrains  
Best.-Nr.: 130101



**Jetzt bestellen: [eurotransport.de/shop](http://eurotransport.de/shop)**

TELEFON: +49 (0) 711 72 52 284 · E-MAIL: [TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE](mailto:TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE)

## eurotransport.de

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

Hier der Überblick über das Newsletter-Angebot:

**Logistik & Management:** Dienstag und Donnerstag (wöchentlich)

**Truck, Trailer & Vans:** Mittwoch (wöchentlich)

**FERNFAHRER:** Freitag (monatlich)

**WERKSTATT aktuell:** Dienstag (monatlich)

## DEKRA

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

Einen kostenlosen Demo-Account und eine Übersicht aller verfügbaren Online-Unterweisungsmodule finden Sie unter: [www.eurotransport.de/schulungen](http://www.eurotransport.de/schulungen).

### KONTAKT

Der schnelle Draht bei  
Fragen und Anregungen

**Redaktion**

Tel. 07 11/7 84 98-31

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

**Vertrieb**

Tel. 07 11/7 84 98-17

[vertrieb@etm.de](mailto:vertrieb@etm.de)



**STARTSEITE**

LEASING/LKW-VERMIETUNG

# DRIVE THE FUTURE.

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.  
Drive the Future.

**BFS**  
BUSINESS FLEET SERVICES

KAUFGESUCHE

**wirkaufenlkw.de**

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

**FERNFAHRER trans aktuell**

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

WERKSTATT

**2024 NEUES**

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

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

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

**LKW / Bus Weiterbildung FS**

Kompaktkurs / 5 Module **nur 445,- €** *einfach gut...*  
günstige Unterkunft - inhouse bundesweit

www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

VERSCHIEDENES

**2024 NEUES**

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

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

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

**bloy OVERALLS**  
MIT SICHERHEIT PRAKTISCH

Wilhelm Bloy Handelsvertretung  
Staufenring 17 89073 ULM  
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052  
www.bloy-overalls.de  
info@bloy-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**  
KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop** www.docstop.eu

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

Mehr Infos unter:  
**040 - 60 94 55 30**

www.LKW-FAHRER-GESUCHT.com

**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

**Truck-Trailer-Bus**

Mobiler Service 0172-4017968  
www.unfallvermessung.de

**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

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

**HSchoch**

MADE IN GERMANY BY  
**HS**  
INNOVATION & QUALITÄT

*we are family...*

**HS-BOX® FAMILY**  
TRANSPORTPRITSCHENBOXEN

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

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

**www.transaktuell.de**

**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  
FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÖNIGEN

Bewirb Dich hier!

**STELLENANGEBOTE**

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

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

# 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

**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,  
Iris Eifrig, Tel.: 07 11/1 82-16 13  
Julia Ruprecht, Tel.: 07 11/1 82-15 48  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

**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)

**STARTSEITE**

Unterstützer von

