



Rezessionsstimmung in der Industrie

Auswirkungen der Chemie-Krise auf die Logistik

Die chemische Industrie kämpft mit Umsatzrückgängen und hohen Kosten. Chemielogistiker berichten in trans aktuell von ihren Erfahrungen und wie sie durch die Krise kommen.

Das besondere Bild

Netz-Ausbau in Südosteuropa

Metrans, die Bahntochter der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), hat 100 Prozent der Adria Rail Group übernommen.

Kommentar

Umstrittene Lkw-Parkplätze in Südbaden

Die Branche sollte mehr Aufklärungsarbeit über die Bedeutung von Lkw und Logistik betreiben, meint Redakteur Ralf Lanzinger.

trans aktuell-Symposium

Für die Zukunft planen

Ladesäule, Batteriespeicher und Energiemanagement: Am 13. März geht es um das Thema Betriebshof und E-Mobilität.

Hintergrund

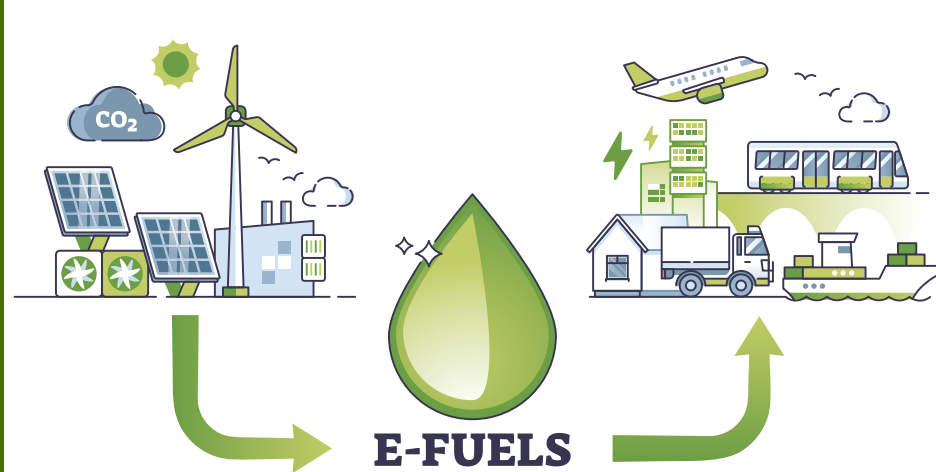
Landwirtschaft oder Parkplätze

Akuter Mangel bei Lkw-Parkplätzen verschärft sich – Kommunen lehnen Stellplätze nahe Schweizer Grenze ab.

Politik und Wirtschaft

Alternative Kraftstoffe spielen mit

Die Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sind beschlossen, Deutschlands Veto hat die E-Fuels aber noch ins Spiel gebracht. Allerdings muss die EU-Kommission erst eine Anrechnungsmethode für den alternativen Kraftstoff finden.



Schwerpunkt Miete, Leasing, Kauf

Lösung für die Mauterhöhung

Lkw-Vermieter blicken optimistisch auf das laufende Jahr – Bedarf an klimaschonenden Fahrzeugen wächst – hohe Nachfrage nach Wasserstoff-Lkw.

Der ganz spezielle Pannenservice

Die Stegmaier Group und Ford Pro Mobility bieten einen neuen Mobilitätsservice für gewerbliche Kunden. Im Angebot sind Spezialaufbauten für diverse Kundeneinsätze.



Köpfe und Karrieren

Top-Azubi Julian Filipp

Deutschlands beste Fachkraft für Lagerlogistik 2023 im Porträt: seine Auszeichnung durch die DIHK, warum Logistik wichtig ist und wie seine weiteren Karrierepläne aussehen.



Schwerpunkt Kombiniertes Verkehr

Der steinige Weg bis zum ersten Transport

Forum Schienengüterverkehr in Berlin – GMS Getränke stellt intermodale Einzelwagenverkehre als Alternative zum Straßentransport vor.

Geförderte Gleise

Was Spediteure bei Förderanträgen in Sachen Gleisanschlüsse beachten sollten – Fördersätze betragen bis zu 10 Euro/Tonne oder 40 Euro/1.000 Tonnenkilometer pro Jahr.

Zweigleisige Eifelstrecke für den Gütertransport

Ein Bündnis aus mehr als 20 Unternehmen setzt sich für die elektrifizierte und zweigleisig ausgebauten Eifelstrecke ein. Sie verläuft zwischen Köln und Trier.



Spedition und Logistik

Weleda setzt neue Maßstäbe für Logistikbauten

Der Weleda Logistik-Campus in Schwäbisch Gmünd ist bald fertiggestellt. Einblick in den rundum nachhaltigen Bau mit Wänden aus Lehm und einem Hochregallager aus Holz.

Mit Teppichen auf Wachstumskurs

Ali Bagheri, CEO des Online-Teppichhändlers Benuta, und Karim Haschemi, CEO der eigenen Logistiktochter BA Logistics, über die Eigenheiten im Teppichhandel und der Logistik.



Fahrzeug und Technik

Noch ist die Messe nicht gelesen

Letzte Zwischenabrechnung des Fehrenkötter-Langzeittests mit sieben Lkw. Wer hat die besten Gesamtkosten? Die Siegerehrung ist auf der IAA Transportation in Hannover.

Der eSprinter zeigt seine Reife

Mercedes-Benz verbessert die Effizienz der zweiten Generation seines großen Stromers um 18 Prozent. Der neue Antriebsstrang bietet deutlich mehr Reichweite.

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: Adobe Stock/unigraphy, Franziska Nieß, Weleda, Adobe Stock/VectorMine, Karl-Heinz Augustin, Deutsche Bahn, Daimler, Hylane, TIP Group

Chemie in der Krise

Regierung senkt Konjunkturprognose für 2024 – Chemielogistiker beklagen negative Preisentwicklung – Aufschwung frühestens 2025



Es herrscht Rezessionsstimmung in der Chemieindustrie. Die Produktion liegt nach Angaben des Verbands der Chemischen Industrie (VCI) seit rund zwei Jahren unterhalb der wirtschaftlichen Grundauslastung von 82 Prozent. Gemäß einer VCI-Mitgliederumfrage verzeichnen 40 Prozent der befragten Unternehmen deutliche Gewinneinbrüche. Rund 15 Prozent befinden sich bereits in den roten Zahlen. Umsatzrückgänge, sinkende Verkaufspreise und hohe Produktionskosten sind laut VCI die Gründe dafür.

Für dieses Jahr stehen die Prognosen nicht besser. Die befragten Mitgliedsunternehmen rechnen nicht mit einem Aufschwung – frühestens im Jahr 2025 könnte das der Fall sein. Für einen Kurswechsel muss die Politik allerdings laut VCI-Präsident Markus Steilemann „endlich aufwachen, damit das Wohlstandsmodell Deutschland keinen Schiffbruch erleidet“.

Für die Energiepreise fordert der VCI kurzfristig eine Entlastung. Langfristig soll mehr Tempo beim Umbau des Energiesystems gemacht werden. „Stromangebot ausweiten, Netze ausbauen und Reservekapazitäten mit Back-up-Kraftwerken und Energiespeichern schaffen“, lautet dabei die Devise.

Weniger Umsatz bei BASF

Die Umfrageergebnisse des VCI spiegeln sich auch in den Umsatzzahlen des weltgrößten Chemiekonzerns BASF wider. In einer vorläufigen Bilanz für das Jahr 2023 vermeldet die BASF-Gruppe einen Umsatz von rund 69 Milliarden Euro. Das Ergebnis liegt unter der prognostizierten Bandbreite von 73 bis 76 Milliarden Euro und deutlich unter dem Jahresumsatz von 2022 mit rund 87 Milliarden Euro.

Schwächtelt die Industrie, spüren das entsprechend Transport und Logistik. „Wir erkennen eine Unterauslastung von Transportkapazitäten“, sagt Jochen Köppen, Geschäftsführer des gleichnamigen Logistikdienstleisters für Chemieindustrie und -handel mit Sitz in Duisburg. Der im Containerdepot verfügbare Ladungsraum sei derzeit doppelt so hoch wie vor einem Jahr. „Die Transportmengen gehen damit offensichtlich analog zu der Produktion zurück.“

Eine Lösung muss dringend her

Für die Chemieindustrie in Nordrhein-Westfalen hat er einen Lösungsvorschlag, um die Krise zu überwinden. Die Chemieindustrie habe insbesondere im Ruhrgebiet noch ihren Ursprung in der kohlestämmigen Chemie und sei geprägt durch eine Vielzahl von kleineren Standorten. „Neben der Verlagerung von Produktion nach Übersee kann auch die Konzentration auf die großen Standorte eine Lösung sein“, sagt Köppen gegenüber trans aktuell. Wie dringend eine Lösung her muss, zeigt seine Marktbeobachtung.

Die Speditionsunternehmen stünden in einem verstärkten Wettbewerb, den die Industrie durch Transportausschreibungen anheize. Denn die größte Auswirkung der gesunkenen Nachfrage der Industrie nach Laderaum sei nicht die geringere Auslastung, sondern die negative Marktpreisentwicklung. „Demnach sind wir nicht in der Lage, gestiegene Lohn-, Material- und Energiekosten sowie Mautabgaben durch entsprechende Preisveränderungen am Markt umzusetzen.“

Im vergangenen Jahr hat Köppen das gesamte operative Tankcontainer-Geschäft an die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) verkauft. Die Gespräche hätten laut Köppen schon vor der Krise der Chemieindustrie begonnen. „Strategisch standen wir vor der Entscheidung, uns entweder zu einem europäischen Tankcontainer-Spediteur zu entwickeln oder uns auf die Tätigkeit als neutraler Dienstleister am Standort Duisburg zu konzentrieren“, begründet Köppen den Verkauf. Das große Entwicklungspotenzial der HGK-Gruppe für den Speditionsbetrieb führte schließlich zu der Entscheidung.

40

Prozent

DER VOM VCI BEFRAGTEN UNTERNEHMEN MELDEN DEUTLICHE GEWINNEINBRÜCHE



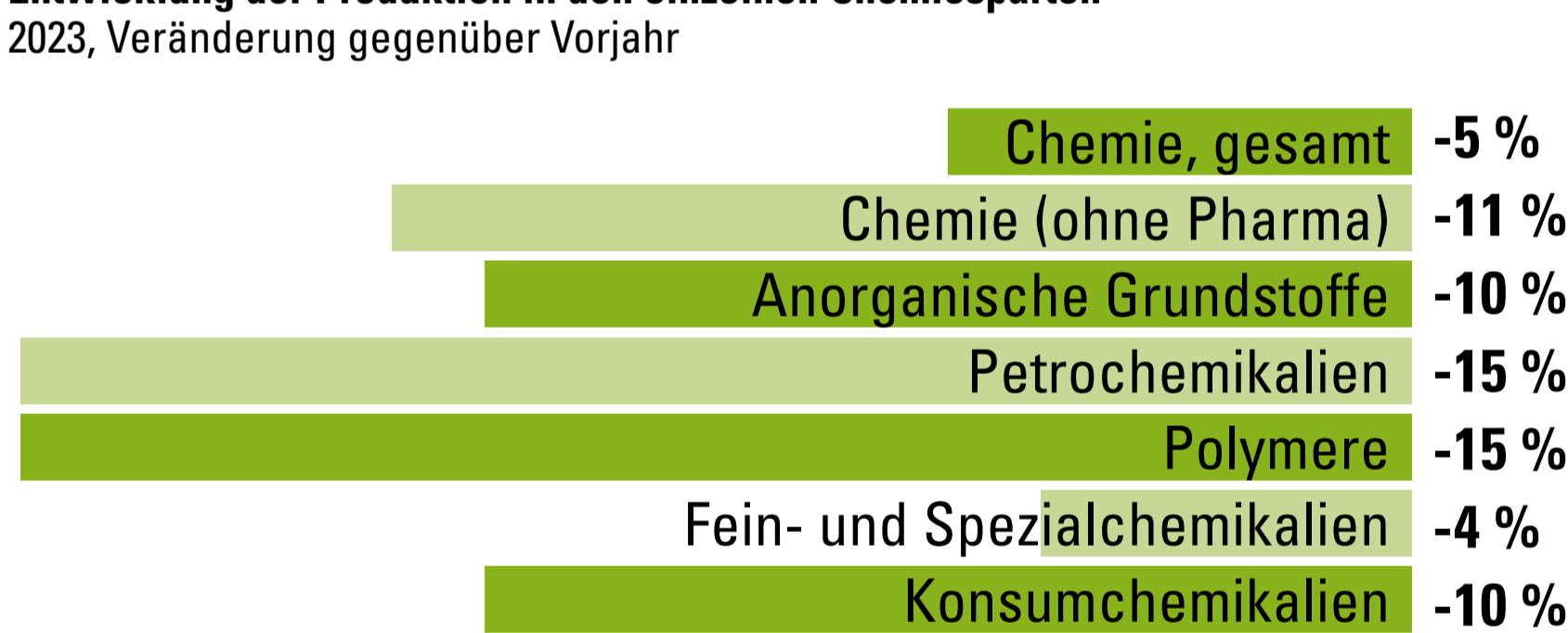
„Die Transportmengen gehen analog zur Produktion zurück“

JOCHEN KÖPPEN,
GESCHÄFTSFÜHRER
KÖPPEN

JAHRESBILANZ 2023

Entwicklung der Produktion in den einzelnen Chemiesparten

2023, Veränderung gegenüber Vorjahr



Quelle: VCI

Veränderung in der Krise: Das ist auch bei dem Tank- und Silospezialisten Bay Logistik aus Waiblingen bei Stuttgart der Fall. „Wir konnten uns durch unsere Diversität, gerade im Containerbereich, weiterentwickeln“, sagt Geschäftsführer Michael Schaaf. Momentan erhole sich der Markt seit dem vierten Quartal 2023 wieder. „Die Mengen ziehen insbesondere im Flüssigkeitsbereich wieder an.“

Bay Logistik transportiert flüssige, aber auch granuliert und pulverisierte chemische Stoffe in Tank- und Silofahrzeugen. Der Bereich der Spezialitäten, der es neben den Massenprodukten in der Chemie gibt, habe dem mittelständischen Unternehmen in der Krise geholfen. „Wir konnten uns durchaus zufriedenstellend in der der Krise behaupten“, sagt Schaaf.

Langjährige Partnerschaften mit Kunden seien gerade in einer angespannten wirtschaftlichen Lage von besonderer Bedeutung. „Zudem sind wir nicht nur auf der Straße unterwegs, sondern auch im intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Straße.“

Dinges investiert weiter

Mehrere Geschäftsfelder haben auch Dinges Logistics, Logistikdienstleister für die chemische Industrie aus Grünstadt (Rheinland-Pfalz), „in herausfordernden Zeiten ein Stück Sicherheit“ gegeben. Das sagt Geschäftsführer Ingo Dinges gegenüber trans aktuell.

Dinges bietet seinen Kunden als Dienstleistung den Transport flüssiger chemischer Güter sowie damit im Zusammenhang stehende Services aus den Bereichen Tankreinigung, Werkstatt und Containerterminal. Zu den transportierten Waren zählen unter anderem Gefahrgüter, Nicht-Gefahrgüter, Futtermittel und temperaturgeführte Produkte. Geplante Investitionen würden weiterhin mit Weitblick freigegeben, ein Stellenabbau stehe nicht im Raum.

Von einer Krise könne man definitiv sprechen. Als Gründe nennt Dinges die rückläufige Produktion und das damit verbundene gesunkene Auftragsvolumen. Auch das Exportvolumen gehe zurück. „Die allgemeinen Teuerungsraten für Rohstoffe, Energie und Personal haben eine starke Dynamik aufgenommen und eine Dimension erreicht, die so nicht erwartet wurde“, sagt Dinges. Eine rückläufige Wirtschaft bei gleichzeitiger Verteuerung habe es so bisher gegeben. Eine weitere Herausforderung: die Mauterhöhung vom 1. Dezember 2023.

Die Chemielogistiker hoffen also dringend auf eine positive Wende – wenn es so sein soll, dann eben erst im nächsten Jahr.



„Wir konnten uns durch unsere Diversität, gerade im Containerbereich, weiterentwickeln“

MICHAEL SCHAAF,
GESCHÄFTSFÜHRER
BAY LOGISTIK

Tankcontainer-Sparte abgesetzt: Köppen verkauft an HGK

Netz-Ausbau in Südosteuropa



Foto: HHLA/Thies Rätzke

Metrans, die Bahntochter der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), hat 100 Prozent der Adria Rail Group übernommen. Das Unternehmen deckt innerhalb des Metrans-Netzwerks den serbischen und kroatischen Markt ab und betreibt laut HHLA 70 Prozent der Containerverkehre von und nach Serbien aus Kroatien.

 **STARTSEITE**

Lkw-Parkplätze gibt es nicht zum Nulltarif



Foto: Jan Bergrath

Jeder in der Branche weiß es: Es fehlt massiv an Lkw-Parkplätzen. Nimmt die Autobahn GmbH dann doch einmal Anlauf, neue Lkw-Parkplätze zu bauen, sind Proteste dagegen so gut wie programmiert.

Die Erkenntnis, dass es ohne Lkw und dazugehörige Parkplätze unmöglich ist, Pakete und Güter gleich am nächsten Tag oder zumindest zeitnah zuzustellen, scheint noch nicht überall angekommen zu sein. Die Schuld hieran jedoch den protestierenden Kommunen zuzuschieben, die ihrerseits auch nur wieder im Auftrag ihrer Bürger handeln, wäre wohlfeil. Besser wäre es, wenn die Branche ihre Hausaufgaben machen und mehr Aufklärung betreiben würde. Das kostet zwar einiges und ist aufwändig, doch umsonst gibt es im Leben meistens nichts – und auch keine Zustimmung zu Lkw-Parkplätzen.



Ralf Lanzinger
Redakteur

Parkplatz-Ärger in Südbaden



STARTSEITE

Für die Zukunft planen

trans aktuell-Symposium am 13. März bei der Rüdinger Spedition – wie Unternehmen den Betriebshof auf E-Mobilität umstellen – Best Practice und Expertengespräche



Die Transformation des Straßengüterverkehrs hin zur E-Mobilität hat begonnen. Damit verbunden sind enorme Herausforderungen für Spediteure: Schließlich muss der Betriebshof den neuen Anforderungen angepasst werden und auch die Ladeninfrastruktur ihren Platz finden. Die Unternehmen müssen sich zudem mit Themen wie Photovoltaik und intelligentem Energiemanagement befassen.

Das alles ist Thema des ersten trans aktuell-Symposiums 2024 am Mittwoch, 13. März, bei der Rüdinger Spedition in Krautheim (Hohenlohekreis).

Verkehrsminister spricht die Keynote

Die Keynote gibt Winfried Hermann, Minister für Verkehr in Baden- Württemberg (Bündnis 90/Die Grünen), er wird über die Antriebswende und Ansätze für eine nachhaltige Logistik reden.

Dem schließt sich eine Podiumsdiskussion an, an der neben Hermann auch Geschäftsführer Roland Rüdinger, Christian Zimmermann von Mercedes-Benz Trucks Deutschland, Simon Brunner, Geschäftsführer der Denkinger Internationale Spedition sowie Andrea Marongiu, Geschäftsführer des Verbands Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg, teilnehmen. Dazu passend stellt Matthias Rathmann, stellvertretender Geschäftsführer des VSL, die Ergebnisse einer aktuellen Umfrage unter Speditionen vor, die aufzeigt, wie die Elektrifizierung im Südwesten voranschreitet.

Anforderungen an die Logistik

Natürlich stehen bei der Veranstaltung auch Beispiele für Best Practice auf dem Programm. Geschäftsführer Roland Rüdinger berichtet vom Weg des eigenen Unternehmens in Richtung Elektromobilität: Eigene PV-Anlagen liefern günstigen und grünen Strom, so dass aus dem Thema ein funktionierendes Geschäftsmodell wird. Beim Blick hinter die Kulissen in der Mittagspause können die Teilnehmer das vor Ort begutachten.



Doch die Transformation kommt auch mit ganz eigenen Herausforderungen auf die Branchenunternehmen zu. „Elektrifizierung im Landverkehr: Selbstläufer oder Stolperfalle?“ heißt deswegen der Vortrag von Dr. Daniel Haag, Director des Beratungsunternehmens PwC Strategy& (Germany) aus Stuttgart. Und Prof. Dirk Lohre, Leiter des Steinbeis-Beratungszentrums Forwarding and Logistics Center (Forlogic), zeigt auf, welchen neuen Anforderungen sich etwa Depots im Stückgutbereich gegenübersehen.

Antworten auf die Anforderungen des Mittelstands kündigt Christian Zimmermann, Koordinator eMobility Consulting bei Mercedes-Benz Trucks Deutschland in seinem Vortrag an – „damit die E-Mobilität in der Praxis gelingt.“

Anforderungen an das Stromnetz

Viele grundsätzliche Überlegungen müssen aber schon mit den Anforderungen an Stromnetz und Ladeinfrastruktur beginnen. Welche das sind, darüber weiß Achim Lotter Bescheid. Der Senior Manager Großprojekte eTrucks bei der Sparte Dienstleistungen von Netze BW wird über die nachhaltige Projektentwicklung bis zur Realisierung eines ganzheitlichen Energiekonzeptes informieren.

Wer eigenen Strom generiert, braucht auch eine Speichermöglichkeit. Lösungen und Praxisbeispiele zum flexiblen Schnellladen mit PV-Strom gibt anschließend Dr. Michael P. Schmitt, Geschäftsführer des Dienstleisters Egility preis.

Parken und laden – außerhalb des eigenen Betriebshofes? Welche Pläne in dieser Richtung etwa der Dienstleister Kravag Truck Parking verfolgt, stellen Co-Projektleiter Thorsten Gutmann und David Gradilone von Kravag Truck Charging vor.

Text: Ilona Jüngst, Ralf Lanzinger |
Fotos: Rüdinger Spedition

DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



Gastgeber des Symposiums zu Betriebshof und E-Mobilität ist die Rüdinger Spedition in Krautheim (Hohenlohekreis).

[Mehr Informationen & Anmeldung zum Symposium](#)

[Alle Themen, Termine und Gastgeber auf einen Blick](#)

[STARTSEITE](#)

Landwirtschaft oder Parkplätze

Akuter Mangel bei Lkw-Parkplätzen verschärft sich – Kommunen lehnen Stellplätze nahe Schweizer Grenze ab



Der Mangel an Lkw-Stellplätzen spitzt sich zu. Bundesweit fehlen etwa 40.000 Parkplätze. Viele Fahrer suchen jeden Abend vergeblich einen freien Stellplatz. Dies wiederum führt zu überflüssigem und unökologischem Parkplatzsuchverkehr.

Es gibt verschiedene Ansätze zur Behebung des Mangels. Zum Beispiel Projekte wie ITP (Intelligent Truck Parking), bei dem unter anderem das Fraunhofer-Institut an digitalen Lösungen arbeitet oder auch Kravag Truck Parking, eine Initiative der Kravag-Versicherung. Verkehrsminister Volker Wissing möchte das „digitale Kolonnenparken“ fokussieren. Hierbei handelt es sich um ein telematisches Parkraummanagementkonzept, das den Parkraum bestehender Rastanlagen um bis zu 50 Prozent erhöhen soll.

Die Lkw parken nach ihrer Abfahrtszeit sortiert dicht hintereinander, verteilt auf mehrere Parkstandsreihen. Bei der Einfahrt bekommen sie anhand ihrer Länge und Parkdauer einen geeigneten Parkplatz zugewiesen. Mittels dynamischer Anzeigen werden die Fahrzeuge in die richtige Parkstandsreihe geleitet. Der Vorteil: Dies ist laut Wissing günstiger, als neue Parkplätze zu bauen. Zudem werde keine neue Fläche versiegelt.

Doch ganz ohne neue Parkplätze geht es dann doch nicht. Daher hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) beispielsweise das Förderprogramm „Lkw-Stellplätze“ aufgelegt. Gefördert wird in diesem Programm die Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen durch private Initiativen. Die Förderhöhe beträgt maximal zehn Millionen Euro je Vorhaben.

Allerdings ist der Bau von Autobahnstellplätzen nicht überall erwünscht. Wie zum Beispiel in Rheinfelden, einer 32.000-Einwohner-Stadt im Südwesten von Baden-Württemberg nahe der Schweizer Grenze. Dort erstellte das zuständige Verkehrsministerium Baden-Württemberg bereits im Jahr 2010 eine Standortuntersuchung, die 2016 ergänzt wurde. Hierbei wurde empfohlen, die beiden Rastanlagenstandorte „Hafen Nord“ an der A5 südlich des Autobahndreiecks Weil am Rhein und „Gärtnerei“ an der A861 im Zulauf zum Zoll Rheinfelden als vorzugswürdige Lösung zu verwirklichen.

Der Oberbürgermeister von Rheinfelden, Klaus Eberhardt, erklärt dazu gegenüber trans aktuell: „Es besteht die Absicht, auf Flächen eines bestehenden Gärtnereibetriebs etwa 60 Lkw-Stellplätze zu errichten.“ Der potenzielle Standort „Hafen Nord“ in Weil am Rhein liegt im Haltinger Beregnungsgebiet auf zurzeit landwirtschaftlich genutztem Gebiet. Die Fläche würde Platz für etwa 190 Lkw bieten.

FRAGEN DES GRENZVERKEHRS NICHT DIREKT VOR DEN ZOLLSTATIONEN LÖSEN

Die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, die im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg erstellt wurde, schätzt beide Rastanlagenprojekte als hoch wirksam ein. Doch noch gibt es kein Planfeststellungsverfahren. Insofern sind auch noch keine Rechtsstreitigkeiten anhängig.

Allerdings dürften die vorprogrammiert sein. Da ist sich OB Eberhardt sicher: „Gegen das Vorhaben wird sich Widerstand aufbauen, da die Existenz eines Gartenbaubetriebes gefährdet wird, der bereits die Übergabe an die nächste Generation vollzogen hat.“

Darüber hinaus führt der OB noch weitere Argumente ins Feld. „Fragen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz sind nicht unmittelbar vor den Zollstationen zu regeln, sondern gesamt im Raum zwischen Neuenburg an der A5 und dem Bodenseeraum.“

Der OB von Weil am Rhein, Wolfgang Dietz, positioniert sich ebenfalls eindeutig mit Blick auf die Pläne: Für ihn steht fest, dass es im Gebiet Hafen Nord für solch ein Vorhaben gar keinen Platz gebe. „Die Realisierung der Pläne würde einen schwerwiegenden Eingriff in die Natur bedeuten“, macht Dietz deutlich. Das landwirtschaftlich genutzte Gebiet verfüge über qualitativ hochwertigen Boden und sei unter anderem für die regionale Versorgung mit gesunden Lebensmitteln ein wichtiger Bestandteil.

Zudem wird es durch einen landwirtschaftlichen Beregnungsverband bewirtschaftet, so der OB gegenüber trans aktuell. Er fragt sich, „ob es im 21. Jahrhundert wirklich keine intelligentere Lösung gibt, als mit den Lkw bis direkt vor die Grenze zu fahren.“

Was sagt das Bundesverkehrsministerium zu der Kontroverse? Auf Anfrage von trans aktuell teilt ein Sprecher mit, die Anliegen der Kommunen ernstzunehmen. Man sei „bestrebt, frühzeitig zu informieren, damit alle Beteiligten eingebunden sind und so Proteste vermieden werden können.“

Allerdings habe die Autobahn GmbH den Auftrag, die Planung der Neubauprojekte „Gärtnerei“ und „Hafen Nord“ voranzutreiben, um die Lkw-Parkplatzsituation in der Grenzregion Hochrhein-Bodensee, insbesondere an den Grenzübergängen Weil am Rhein und Rheinfelden, zügig zu verbessern.



„Wichtiger Bestandteil der regionalen Versorgung mit gesunden Lebensmitteln“

WOLFGANG DIETZ,
OBERBÜRGERMEISTER
VON WEIL AM RHEIN

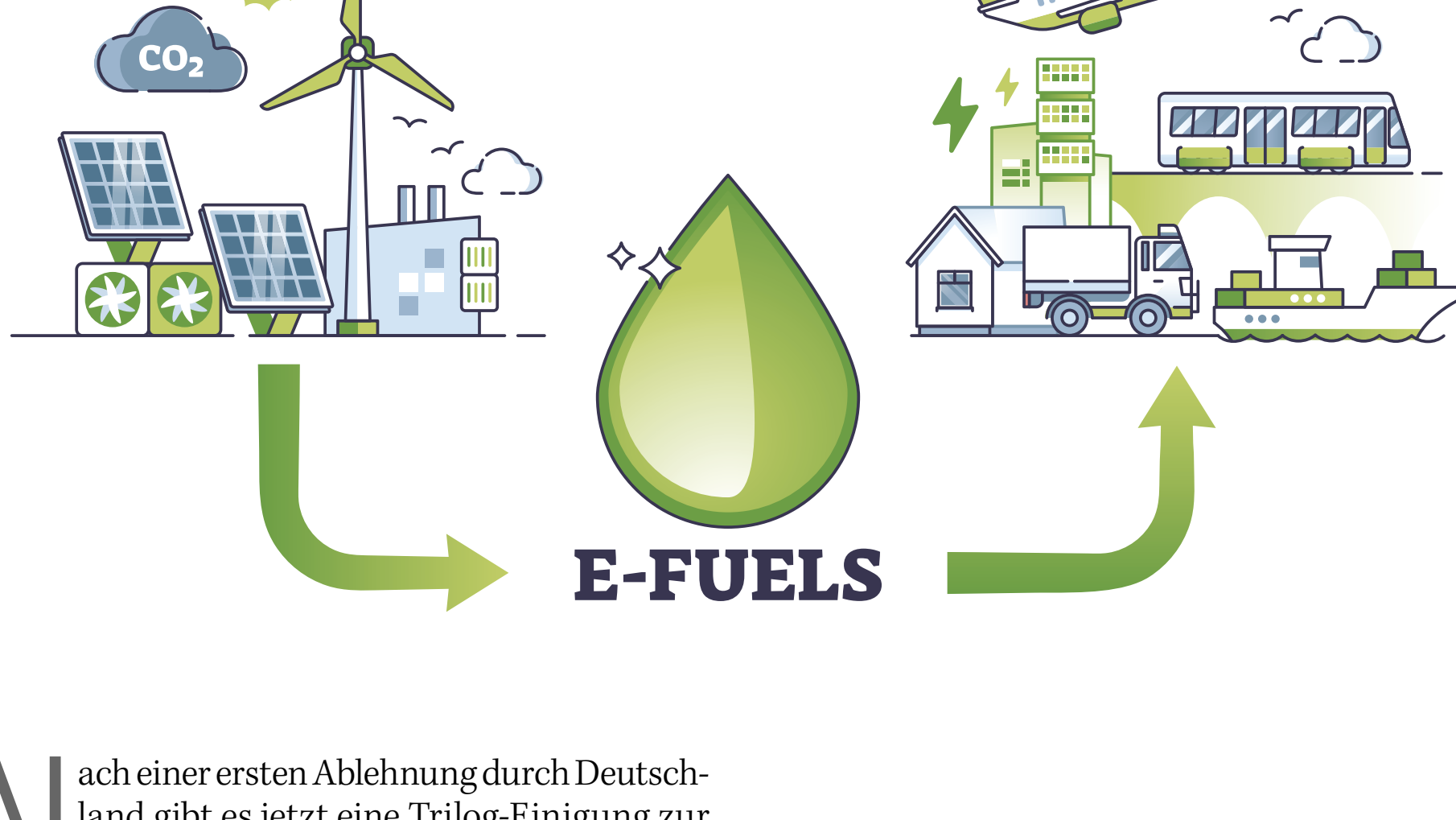


„Die Existenz eines Gartenbaubetriebes ist gefährdet“

KLAUS EBERHARDT,
OBERBÜRGERMEISTER
VON RHEINFELDEN

Alternative Kraftstoffe spielen mit

Einigung zu Flottengrenzwerten für schwere Lkw – EU-Kommission muss Methodik für E-Fuels finden



Nach einer ersten Ablehnung durch Deutschland gibt es jetzt eine Trilog-Einigung zur CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge. Die EU-Kommission muss nun eine Regelung auch zur Einbeziehung von E-Fuels finden.

Deutschland stellt Bedingungen

Die Einbeziehung des Themas E-Fuels stand im Mittelpunkt der Bemühungen der deutschen Bundesregierung. „Lkw und Busse, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, können unbefristet zugelassen werden“, so Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) in einem ersten Statement. „In den Verhandlungen zu den EU-Flottengrenzwerten haben wir erfolgreich durchgesetzt, dass diese Regelung Teil des Rechtstextes wird. Unter dieser Bedingung haben wir den neuen CO₂-Vorgaben zugestimmt.“

Laut Wissing werde damit Rechtssicherheit sowohl für die Hersteller von Nutzfahrzeugen als auch für die Hersteller von klimaneutralen Kraftstoffen geschaffen. Zugleich werde ein klares Signal an den Markt gesendet, dass synthetische Kraftstoffe gebraucht werden. Den Hochlauf unterstütze die Politik durch die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen.

„E-Fuels sind eine wichtige Ergänzung zu Elektromobilität und Wasserstoffantrieb. Auf dem Weg zur Erreichung unserer Klimaziele müssen wir uns alle technologischen Optionen offen halten. Mit der technologie-neutralen Regulierung, auf die wir uns jetzt geeinigt haben, werden wir unsere Klimaziele effektiver und schneller erreichen können“, sagte Wissing.

Erstmals CO₂-Werte für Trailer

Nach dem Einlenken Deutschlands soll es aber bei den bereits festgelegten Zielen bleiben: die CO₂-Flottenemissionen von Lkw über 7,5 Tonnen und Reisebussen müssen ab 2030 um 45 Prozent, ab 2035 um 65 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent reduziert werden. Diese Ziele stehen im Einklang mit den ursprünglichen Vorschlägen der Kommission. Für Stadtbusse jedoch sollte die Entschleunigung eine 100-prozentige Reduzierung der CO₂-Flottenemissionen bis 2035 vorsehen. Zu den festgelegten Zielen gehörten auch erstmalig CO₂-Flottengrenzwerte für Anhänger und Auflieger. Sie sollen demnach die CO₂-Emissionen um 7,5 Prozent (Anhänger) beziehungsweise 10 Prozent (Auflieger) reduzieren.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) wünscht sich eine schnelle und verbindliche Umsetzung. „Hinsichtlich der Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge unterstützt die deutsche Automobilindustrie ehrgeizige Ziele und einen klaren Zeitplan, um die Implementierung emissionsfreier Lösungen auf dem europäischen Markt voranzutreiben.“ Die europäische Flottenregulierung im Verkehrssektor sieht der Verband demnach als zentrales Instrument auf dem Weg zur Klimaneutralität.

2040

BIS ZU DIESEM JAHR MÜSSEN SCHWERE NUTZFAHRZEUGE EINE 90-PROZENTIGE CO₂-EMISSIONSREDUKTION AUFWEISEN (AUF BASIS DES JAHRES 2019)

Anzeige

Packen an, liefern ab.

Rundum sorglos – rund um die Uhr: Entdecken Sie die Transporter von Mercedes-Benz. Jetzt im sorgenfreien All-in-One Leasing inklusive Komplettservice-Paket mit attraktivem Preisvorteil. Mehr erfahren unter [mercedes-benz.de/specials](https://www.mercedes-benz.de/specials).

Jetzt lesen ab 329 €/Monat¹

Mercedes-Benz

¹ Ein ServiceCareLeasing-Beispiel der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für gewerbliche Einzelkunden für folgendes Fahrzeugmodell: Citan Kastenwagen PRO 113 Standard, Kaufpreis ab Werk 25.128,00 € (UVP des Herstellers), Leasing-Sonderzahlung 2.350,00 €, Laufzeit 48 Monate, Laufleistung 60.000 km, 48 mtl. Leasingraten inkl. ServiceCare Komplettservice à 329,00 €. Stand 01/2024. Alle Preise zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer, zzgl. Lokaler Überführungskosten. Nur bei teilnehmenden Händlern. Aktion gültig bis 31.03.2024. Abbildung zeigt Sonderausstattungen. Andere Motorisierungs- und Ausstattungsvarianten gegen Aufpreis möglich.

Für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge bleibt es aber entscheidend, dass die gesetzten, sehr anspruchsvollen Ziele und die dafür benötigten Rahmenbedingungen zusammengedacht werden. „Das heißt konkret: Damit die ehrgeizigen Ziele auch tatsächlich erreicht werden können, ist vor allem ein ausreichend dichtes Netz an Elektrolade- und Wasserstofftankinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in ganz Europa eine entscheidende Voraussetzung. Das ist aktuell aber leider noch nicht einmal annähernd vorhanden“, so ein Sprecher gegenüber trans aktuell.

BGL: Bestandsfahrzeuge nutzen

Auch der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) spricht sich in einer Reaktion zu den Flottengrenzwerten für das Thema CO₂-neutrale Kraftstoffe aus. Laut BGL bedeute dies für die Transportunternehmen, dass sie mit ihren Bestandsfahrzeugen heute einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, der Anerkennung finde. Ein schneller Weg hin zu mehr Klimaschutz im Straßengüterverkehr, so der BGL, ist „die Anrechnung von CO₂-neutralen Kraftstoffen auf die ehrgeizigen Flottengrenzwerte“.

Für den DSLV zählt das Ergebnis

Und auch der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV) spricht sich für einen Anrechnungsmechanismus für CO₂-neutrale Kraftstoffe aus. „Für eine zügige Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs braucht es eine einseitige Fokussierung auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge in der EU-Gesetzgebung viel zu kurz. Noch längst sind die Voraussetzungen für die Antriebswende nicht geschaffen“, sagte DSLV-Präsident Axel Pfaff. „Angesichts des prognostizierten Güterverkehrswachstums auf Europas Straßen sind die Klimaziele ohne den klimaneutralen Einsatz des Verbrennungsmotors nicht zu erreichen.“ Im Mittelpunkt müsse das Ergebnis – der CO₂-freie Güterverkehr – und nicht die Technologie stehen.

Nach Ansicht des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) müssen für eine Klimaneutralität im Lkw-Bereich alle verfügbaren technischen Optionen genutzt werden, darunter auch E-Fuels oder HVO 100. Was jetzt noch fehle, seien ausreichende Fördermöglichkeiten; ein E-Lkw koste das Dreifache eines dieselpetriebenen Lkw. „Die Frage, ob ein Umstieg auf alternative Antriebe überhaupt bezahlbar werden kann, darf nicht den preissensitiven Auftraggebern der Logistik überlassen sein“, so der Verband.

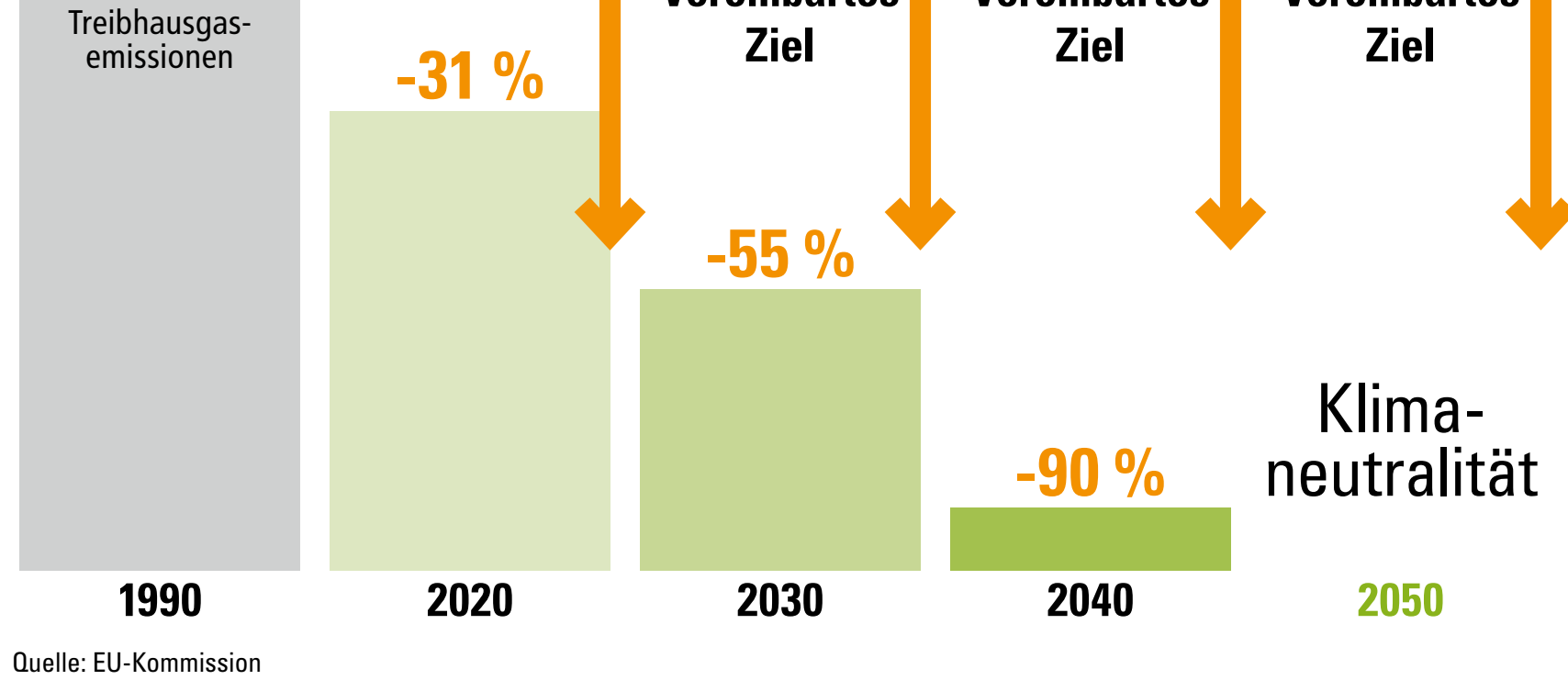
Verhaltene Begeisterung jedoch beim Verband eFuel Alliance. Der kritisiert, dass eFuels nach dem Trilog von EU-Kommission, Parlament und Rat nur über einen sogenannten Erwägungsgrund, also einer nicht rechtlich bindenden Ergänzung, in der Richtlinie zu den Flottengrenzwerten Berücksichtigung finden.

E-FUELS

- E-Fuels sind CO₂-neutrale Kraftstoffe mit den gleichen Eigenschaften wie Benzin, Diesel oder Kerosin.
- E-Fuels werden mit Hilfe von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ aus der Luft hergestellt und setzen damit im Gegensatz zu herkömmlichen Kraftstoffen und Brennstoffen kein zusätzliches CO₂ frei, sondern sind in der Gesamtbilanz CO₂-neutral.

EMISSIONSREDUKTIONSZIELE DER EU

Geplante Senkung der Nettotreibhausgasemissionen



„Wir haben es ausdrücklich begrüßt, dass die FDP mit Bundesverkehrsminister Wissing diese wichtige Entscheidung nochmals zur Disposition gestellt haben“, sagt Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance. Es wäre aber noch besser gewesen, wenn gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten im Rat auch schon früher eine grundlegendere Debatte über die Systematik dieser Regulierung initiiert worden wäre. „Nun haben wir einen weiteren letztlich zu nichts verpflichtenden Erwägungsgrund und müssen darauf hoffen, dass die EU-Kommission diesen Ball aufgreift und weitere Vorschläge zur Einbeziehung erneuerbarer Kraftstoffe vorlegt.“

Carbon-Correction-Factor

Das Thema hatten 65 Unternehmen und Verbände der Verkehrs- und Zulieferindustrie schon im September vergangenen Jahres aufgegriffen und in einem offenen Brief gegenüber Bundesregierung und Bundestag zum Handeln beim Thema CO₂-Emissionsstandards aufgefordert. Vorgeschlagen wurde die Einführung eines „Carbon-Correction-Factors“, der auch die CO₂-Minderung berücksichtigen würde, die etwa der Einsatz von e-Fuels und Biokraftstoffen aus erneuerbaren Quellen bringe.

Text: Ilona Jüngst | Illustration: Adobe Stock - VectorMine

Synthetische Kraftstoffe am Pranger

STARTSEITE

Lösung für die Mauterhöhung

Lkw-Vermieter blicken optimistisch auf das laufende Jahr – Bedarf an klimaschonenden Fahrzeugen wächst – hohe Nachfrage nach Wasserstoff-Lkw



Einen Lkw mieten, kaufen oder leasen? Zahlreiche Kunden entscheiden sich zurzeit für eine dieser Optionen. Die Stimmung ist optimistisch, wie trans aktuell von Branchenplayern erfahren hat.

So erklärte Martin Kehnen, Leiter Charterway und Truck-Store Deutschland, dass sich die Nachfrage zumindest nach Verbrenner-Lkw auf hohem Niveau bewegt. Mit der Erhöhung der Maut nimmt auch das Interesse an alternativen Antrieben weiter zu. Allerdings: „Hier geht es den Kunden aktuell in erster Linie noch darum, die Fahrzeuge zu erproben, um sicherzustellen, dass diese auch alle Tourenanforderungen erfüllen.“

Ähnlich stellt sich die Situation bei der TIP Group dar. Wie Wettbewerber Charterway verzeichnet auch TIP eine starke Nachfrage nach Standard-Diesel-Zugmaschinen. Udo Brestel, Sales Director DACH der TIP Group, erklärt dazu gegenüber trans aktuell: „Standard-Diesel-Zugmaschinen und Lkw werden nach wie vor stark nachgefragt – verglichen mit alternativen Antrieben.“ Zwar sei das Interesse auf Kundenseite für umweltfreundliche Fahrzeuge groß, doch der tägliche Einsatz stelle die Betreiber weiterhin vor Herausforderungen, beispielsweise die fehlende öffentliche Ladeinfrastruktur.

Für das Geschäftsjahr 2023 zieht TIP eine positive Bilanz. Allerdings seien auch steigende Kosten und eine gesunkene Nachfrage nach Transportaufträgen in vielen Wirtschaftsbereichen zu spüren. Dies macht sich bei TIP insofern bemerkbar, als Kurzzeitmietlösungen mit einer Laufzeit bis zwölf Monaten stärker nachgefragt werden als in wirtschaftlich positiven Jahren. Prognosen für das laufende Jahr seien schwierig, betont Brestel. In den vergangenen Jahren habe sich allerdings ein Trend abgezeichnet, dass das Oster- und Weihnachtsgeschäft weniger zyklisch verlaufe.

Wasserstoff-Lkw im Angebot

Etwas anders stellt sich die Situation bei Hylane dar. Hier besteht die Besonderheit, dass nur elektrisch angetriebene Wasserstoff-Lkw angeboten werden, und dies ausschließlich zur Langzeitmiete. „Die Nachfrage der Wasserstoff-Lkw ist insbesondere aufgrund des steigenden Bedarfs an klimaschonenden Fahrzeugen hoch“, erklärt Cara Kirckfeld, Sales Managerin bei Hylane, gegenüber trans aktuell.

Das Mietmodell von Hylane ermögliche Nutzern, die neue Technologie risikoarm einzusetzen. Ein besonderer Mehrwert des Angebots bestehe darin, dass sämtliche Fahrzeuge gefördert seien und Hylane die Förderung 1:1 an die Kunden weitergebe, um damit die monatlichen Mietraten deutlich zu reduzieren.

Im vergangenen Jahr 2023 verzeichnete Hylane nach eigenen Angaben branchenübergreifend eine hohe Nachfrage und konnte die Jahresziele erreichen. „Wir sind stolz darauf, dass wir auch sehr namhafte Kunden aus den unterschiedlichsten Bereichen für unser Pay-per-Use-Modell gewinnen konnten“, führt Kirckfeld aus.

Für das laufende Jahr hat das Unternehmen 78 Fahrzeuge bestellt, darunter viele Sattelzugmaschinen. Wegen der gestiegenen Lkw-Maut erwartet Hylane ohnehin eine zusätzliche Nachfrage auf seine mautfreien Fahrzeuge. Durch einen kontinuierlichen Zulauf an Fahrzeugen könne Hylane auch auf kurzfristige Anfragen reagieren. So seien beispielsweise Lkw mit Trockenkoffer und Wechselbrückenaufbau kurzfristig verfügbar.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Hylane, TIP Group, Daimler

78
weitere
Fahrzeuge

NIMMT HYLANE
IN DIESEM JAHR
IN BETRIEB

 STARTSEITE

Ganz spezieller Pannenservice

Stegmaier Group und Ford Pro Mobility bieten neuen Mobilitätsservice für gewerbliche Kunden



Pannen sind ärgerlich – umso mehr im gewerblichen Bereich, wo jeder Ausfalltag messbare Umsatzeinbußen mit sich bringt.

Im Falle von standardisierten Aufbauten wie beispielsweise einem Kastenwagen lässt sich im Zweifel kurzzeitiger Ersatz relativ einfach beschaffen. Ganz anders sieht es aber bei Spezialaufbauten aus.

Dazu führt Ford als Beispiel einen Glastransporter an, der auf dem Weg zum Kunden eine Panne hat. Das eine Problem ist, das Fahrzeug wieder flott zu bekommen. Das andere, vielleicht sogar größere, ist, die Ware zum Kunden zu bringen. Das funktioniert nur mit einem entsprechend ausgerüsteten Spezialfahrzeug.

Großes Spezialfahrzeug-Know-how

Hier setzt Ford pro Mobility an, das Ford Pro zusammen mit der Stegmaier Group aus Crailsheim an den Start bringt. Stegmaier bringt allein aus dem Lkw-Bereich einiges an Spezialfahrzeug-Know-How mit. Denn auch bei den schweren Nutzfahrzeugen können die Kunden aus einer Vielzahl von mit Sonderaufbauten versehenen Leihfahrzeugen wählen.

Im Falle des genannten Glastransporters läuft die Service-Maschinerie folgendermaßen an: Zunächst schleppt ein Ford-Partnerbetrieb das Pannenfahrzeug ab. Die Glasscheiben werden auf einen speziell ausgerüsteten Ford Transit umgeladen, um sie schnellstens zum Kunden zu bringen. Währenddessen kümmert sich die Werkstatt um die Reparatur des havarierten Transporters.

Ein ähnliches Mobilitätskonzept hatte die Stegmaier Group laut Ford bereits im lokalen Bereich umgesetzt. Im Schulterschluss mit Ford Pro soll dieser Dienst nun deutschlandweit verfügbar sein. Zunächst nehmen demnach etwa 80 Ford-Partner aus ganz Deutschland teil. „Sie bieten dann auch für Gewerbekunden mit Spezialfahrzeugen eine Notfall-Hilfe inklusive Werkstatt-Ersatzfahrzeuge sowie Wartung, Reparatur oder kurz- und langfristige Ausleihen von umgebauten Nutzfahrzeugen“, so Ford. Dieses Service-Netzwerk garantiert, dass egal wo ein gewerblicher Nutzfahrzeugkunde auf Deutschlands Straßen unterwegs ist, die Entfernung zum nächsten Ford Pro Mobility Partnerbetrieb maximal 80 Kilometer betrage.

Die dafür nötigen Fahrzeuge liefert Ford Pro an die Partner. Der Umbau geschieht bei lizenzierten Umbauherstellern, die die Transporter mit speziellen Regalausbauten ausrüsten oder sie auch zu Dreiseitenkippern, Kühl- oder den genannten Glastransportern umbauen.

Service durch Ford Transit Center

Die teilnehmenden Partnerbetriebe müssen bestimmte Kriterien erfüllen, um Teil von Ford Pro Mobility werden zu können. „So können nur Ford Transit Center den neuen Mobilitätsservice anbieten. Zudem müssen sie an jedem Standort mindestens zwei extra geschulte Ford Pro Mobility Service-Kräfte einsetzen und mindestens sechs Nutzfahrzeuge für diesen Service ordern. Alle Fahrzeuge im Ford Pro Mobility Service-Netzwerk müssen außerdem bei Ford Pro Telematics registriert sein. Damit profitieren die teilnehmenden Ford-Partner von Echtzeit-Informationen zum Fahrzeugzustand und können so Wartungen oder Reparaturen proaktiv planen und Ausfallzeiten ihrer gewerblichen Kunden minimieren.“

„Wir freuen uns sehr, diesen neuen Mobilitätsservice zusammen mit unserem langjährigen Partner der Stegmaier Group anbieten zu können“, sagt Claudia Vogt, Direktorin Ford Pro für Deutschland, Österreich und Schweiz (DACH). Thomas Stegmaier, Geschäftsführer der Stegmaier Group: „Der Mehrwert für alle Beteiligten ist enorm: Von der planbaren Werkstattauslastung bis zur speziellen Mobilitätslösung. Unsere Nutzfahrzeugkunden profitieren dabei von unserem deutschlandweiten Partnernetz, das intelligent vernetzt ist. So bekommen sie für alle Bedarfsfälle den benötigten Mobilitätsservice.“

Text: Markus Bauer | Foto: Ford

80 Ford- Partner

**BETEILIGEN
SICH BUNDES-
WEIT AM MOBI-
LITÄTSSERVICE**



STARTSEITE

Mit 1,0 den Sieg geholt

Auszeichnung der DIHK: Julian Filipp ist die beste Fachkraft für Lagerlogistik – Ausbildung bei Mercedes-Benz



Julian Filipp gewöhnt sich langsam daran, Interviews zu geben. „Reine Übungssache“, betont der 25-Jährige im Gespräch mit trans aktuell. Er freut sich über das Interesse der Medien an seiner Person. Warum das so ist? Im November des vergangenen Jahres öffnet Filipp einen Brief: Er ist Deutschlands bester Azubi 2023, hat bundesweit den besten Abschluss zur Fachkraft für Lagerlogistik erreicht. Ein paar Tage zuvor kam per E-Mail schon die Einladung der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) zur Preisverleihung.

„Ich freue mich sehr und bin stolz auf meine Leistungen“, sagt Filipp, der seine Ausbildung bei Mercedes-Benz in Sindelfingen absolviert hat und seitdem dort als Anlaufdisponent tätig ist. Sichtbarkeit, Anerkennung und Wertschätzung habe ihm die Auszeichnung eingebracht.

Eine aufregende Preisverleihung in Berlin im Dezember 2023 gab es obendrauf. Alle 219 prämierten Azubis waren eingeladen. Der bekannte Moderator Thore Schölermann führte durch die Veranstaltung. DIHK-Präsident Peter Adrian überreichte Filipp den gläsernen Pokal, den er einige Wochen später immer noch stolz präsentiert.

Ausbildung auf 2,5 Jahre verkürzt

Und all das, obwohl Filipp die Bestenehrung der DIHK davor nicht mal kannte. Sein Ansporn war einfach, seinen 1,0-Schnitt zu halten. Das ist ihm gelungen. Mit 1,0 hat er seine Ausbildung, die wegen seiner Top-Leistungen von drei auf zweieinhalb Jahre verkürzt wurde, im Januar 2023 abgeschlossen.

Los ging es 2020 in der Corona-Zeit. 1,5 Tage in der Woche verbrachte er in der Schule, die restliche Zeit in den verschiedenen Fachbereichen bei Mercedes-Benz. Ins Homeoffice musste er in dieser Zeit nicht. Sein Arbeitgeber ermöglichte trotz der Corona-bedingten Einschränkungen die Ausbildung vor Ort, wofür Filipp dankbar ist.

Er schätzt den Kontakt mit Menschen und mag es nicht, die gesamte Arbeitszeit am Schreibtisch zu verbringen. „Ich arbeite gerne am Produkt und an den Regalen“, sagt Filipp. Darum hat er sich für eine Logistikausbildung bei Mercedes-Benz entschieden – und wegen seiner Liebe zum schwäbischen Automobilhersteller. „Ich bin mit der Marke Mercedes-Benz aufgewachsen.“

Sein Lieblingsmodell ist der EQS

Sein Vater arbeitet dort ebenfalls. Das Werk Sindelfingen ist nur rund 20 Autominuten von seinem Heimatort Herrenberg entfernt. Und er selbst fährt auch ein Auto mit dem Stern auf der Motorhaube. Allerdings noch keinen EQS – das elektrische Oberklasse-Modell von Mercedes-Benz ist sein aktuelles Lieblingsauto.

Glücklicher Sieger: Julian Filipp präsentiert im Mercedes-Benz-Kundencenter in Sindelfingen seine Trophäe. Interviews zu geben ist „reine Übungssache“.



Die begehrte Trophäe der DIHK. Neben Filipp wurden im Bereich Logistik acht weitere Azubis ausgezeichnet.

Anzeige

VOLVO

VOLVO FH AERO

Your efficiency. Extended

GLOBETROTTER

volvetrucks.de/fh-aero

Entdecken Sie den Volvo FH Aero - die innovative und effiziente Lösung für Ihre Einsätze. Mit seinem aerodynamischen Fahrerhaus, wahlweise als Globetrotter XXL erhältlich, minimiert er Ihre Kraftstoffkosten und reduziert den CO₂-Ausstoß. Das innovative Camera Monitor System ersetzt herkömmliche Seitenspiegel, optimiert Ihre Sichtverhältnisse und verleiht dem Fahrerhaus eine moderne, schlanke Optik. Erleben Sie effizienten Transport in seiner fortschrittlichsten Form.

Volvo Trucks. Driving Progress

Als Anlaufdisponent ist er dafür verantwortlich, dass die Modelle zum richtigen Zeitpunkt in der richtigen Qualität sowie in der vorgesehenen Stückzahl produziert werden können. Wenn er morgens im Büro ankommt, checkt er erstmal seine E-Mails und schaut, ob die Ware pünktlich eintrifft. Er tauscht sich mit der Entwicklungsabteilung aus und kontrolliert die Lagerdaten. „Ich mag es, wenn viel passiert.“

Darum ist er auch so begeistert von der Logistik. „Ohne Logistik läuft nichts. Es wissen nur die Wenigsten, was alles in diesen Bereich fällt.“ Er hat gemerkt, dass Logistiktätigkeiten oft unterschätzt werden. „Mein Beruf ist mehr als Stapler fahren.“

Neben den vielen organisatorischen Aufgaben im Lager und der Überwachung digitaler Prozesse arbeitet er schließlich auch mit einem komplexen System wie SAP. Der Stapler-Führerschein zählt dennoch zu den Highlights der Ausbildung. Genau wie die Einblicke in die Prototypenbeschaffung, die Entwicklung und die Dispo. Diese Vielfalt begeistert ihn: „Ich lebe das.“

Ab März studiert er BWL

Trotz seines anspruchsvollen Jobs, den er erst seit rund einem Jahr ausübt, hat er sich schon das nächste Ziel gesetzt. Im März beginnt sein berufs begleitendes Bachelorstudium im Fach BWL. 3,5 Jahre lang an drei Abenden in der Woche BWL pauken, entspricht genau Filipp Vorstellungen: „Ich habe hohe Ansprüche an mich selbst und will immer auf ein Ziel hinarbeiten.“ Damit das reibungslos funktioniert, legt er regelmäßige Homeoffice tage ein.

Mit dem Studium verfolgt er den Ansatz seines Arbeitgebers, der sich für lebenslanges Lernen einsetzt und entsprechende Angebote für die Mitarbeitenden bereithält. Filipp schätzt diese vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten. Ob er auch noch den Master dranhängt, kann er zum aktuellen Zeitpunkt aber noch nicht sagen.

Konzept des lebenslangen Lernens

Das Konzept des lebenslangen Lernens hat Filipp schon vor seiner Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik verfolgt. Nach dem Realschulabschluss macht er eine Ausbildung zum Bankkaufmann. Nur in der Beratung und am Computer zu arbeiten, stellt ihn aber nicht zufrieden. Direkt nach der Ausbildung, die er ebenfalls mit Top-Noten abschließt, holt er sein Abitur nach. Darauf folgt die Ausbildung bei Mercedes-Benz.

Und wenn er mal nicht lernt? „Ich bin gerne in der Natur, zum Laufen, Fahrradfahren und Wandern.“ Die Bewegung in der Freizeit halte ihn fit. Er reist auch gerne, zum Beispiel nach Südtirol.

Die Auszeichnung der DIHK prägt nach wie vor seinen Alltag. Neben den Interviews steht auch ein Treffen mit der Personalvorständin von Mercedes-Benz, Sabine Kohleisen, an. „Dass ich als kleiner Lagermitarbeiter mit dem Vorstand sprechen darf, ist schon toll.“ Wobei „klein“ für seine Leistungen und sein Engagement definitiv der falsche Begriff ist.

Text und Fotos: Franziska Nieß

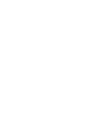
DIE NATIONALE BESTENEHRUNG

- Jedes Jahr prämiert die Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) die Jahrgangsbesten der IHK-Berufe
- 2023 gab es 219 Bundesbeste in 213 Ausbildungsberufen
- Das Bundesland mit den meisten Besten ist Baden-Württemberg mit 44 Top-Azubis, darunter Filipp
- Die Preisverleihung fand am 11. Dezember 2023 mit rund 1.000 Gästen in Berlin statt

DIE BESTEN DER LOGISTIK

Aus dem Logistikbereich ebenfalls ausgezeichnet:

- Lisa Wipfler, Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen bei der Deutschen Post
- Tom Demes Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen bei der Deutschen Post
- Benedikt Schweizer, Fachlagerist bei Dachser
- Max Georg Latzko, Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung bei Leonhard Weiss
- Eugen Schlarmann, Berufskraftfahrer bei der Oberhavel Verkehrsgesellschaft
- Marla Fiona Ehrichs, Schifffahrtskauffrau, Fachrichtung Trampfahrt beim Weserport
- Lucas Leonard Kaldenhoff, Schifffahrtskaufmann, Fachrichtung Linienfahrt bei MSC Germany S.A. & Co.
- Niklas Rohde, Fachkraft für Hafenlogistik bei Hamburger Hafen und Logistik



STARTSEITE

Der steinige Weg bis zum ersten Transport

Forum Schienengüterverkehr in Berlin – GMS Getränke stellt intermodale Einzelwagenverkehre als Alternative zum Straßentransport vor



Auch mit kleinen Transportvolumen kann ein Verlagerer auf Kombinierten Verkehr setzen. Wie das funktionieren kann, erklärte Christian Utsch, Geschäftsführer Logistik der GMS Getränke & Mehr Servicegesellschaft (GMS), beim Forum Schienengüterverkehr in Berlin. Die GMS beliefert bundesweit aus über 20 Lagerstandorten heraus die Gastronomie, den Lebensmitteleinzelhandel und den Eventbereich.

Per Lkw kommt das Vollgut in die Lagerstandorte und wird als Leergut wieder zurück zum Hersteller gefahren. Es handelt sich um etwa 250 Komplettladungen wöchentlich von unterschiedlichen Lieferanten, allerdings saisonal schwankend. Für die Schiene ist das normalerweise zu wenig. „Unser Transportvolumen entspricht nicht den üblichen Mengen und dem Anforderungsprofil für den Schienengüterverkehr“, betont Utsch. Dennoch ist die GMS damit für die Schiene nicht verloren.

Denn es gibt noch weitere Optionen, zum Beispiel Einzelwagenverkehre sowie vorhandene intermodale Verbindungen.

Terminal in der Nähe

Für die GMS war es in dieser Hinsicht positiv, dass Kombiverkehr und die kommunale Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) im Jahr 2018 das „Südwestfalen-Container-Terminal“ in Kreuztal eröffneten. Das Kombiterminal liegt praktisch in unmittelbarer Nähe der GMS und der Krombacher-Brauerei.

Die Schiene konnte von diesem Terminal aus bis Ende 2023 wertvolle Dienste für die Unternehmensgruppe leisten. Denn seit der Sperrung 2021 und schließlich der Sprengung der Rahmedetalbrücke 2023 ist ein Teil der A 45 als Hauptverkehrsader gesperrt. Weiträumige Umfahrungen per Lkw wären notwendig gewesen. Die Entwicklung auf die Schiene wurde zudem noch befördert durch den Fahrermangel sowie einer Verknappung des Frachtraums bei den Speditionen im Jahr 2022.

Nicht zuletzt deshalb entwickelten sich bei GMS bereits 2021 erste Transporte im intermodalen Einzelwagenverkehr ab der Krombacher-Brauerei in Kreuztal. Von dort aus wurden die Terminals Großbeeren bei Berlin sowie Hamburg und Bremen angefahren. Die Züge verließen die Brauerei mit vollen Flaschen und kehrten mit Leergut zurück. Die Transportkette vollzog sich in Wechselbehältern door-to-door von der Abholung bis zum Empfangsstandort.

Nach Ansicht des Geschäftsführers sind intermodale Einzelwagenverkehre auch für kleinere Verlagerer ohne eigenen Gleisanschluss und unzureichendem Potential für Ganzzüge interessant. Darüber hinaus ergibt sich bei intermodalen Einzelwagenverkehren auch ein Nutzlastvorteil. Zum Beispiel konnte im Hauptlauf von Kreuztal nach Norderstedt ein Behälter mit bis zu 27,5 Tonnen beladen werden, gegenüber 25 Tonnen beim Lkw. Zudem können etwa 400 Kilogramm CO₂ eingespart werden, wenn die Güter auf der Schiene unterwegs sind.

130 Euro Mautersparnis

Und auch die Mautersparnis konnte sich sehen lassen: Auf dieser Strecke werden 145 Euro Lkw-Maut fällig, bis November 2023 waren es noch 80 Euro. „Die 130 Euro Ersparnis für einen Rundlauf auf dieser Relation müssten Rückenwind geben für die Attraktivität des Einzelwagenverkehrs“, so Utsch.

Im Herbst aber erfolgte ein nicht vorhersehbarer Rückschlag: „Wir sind darüber informiert worden, dass der Einzelwagenverkehr Kreuztal Richtung Bremen, Norderstedt und Berlin bis Ende 2023 eingestellt wird“, sagte Utsch. Er hat dafür kein Verständnis: „Wie soll der Einzelwagenverkehr denn funktionieren, wenn nicht in einem Rundlauf Leergut-Vollgut, und mit einem KV-Terminal vier Kilometer vom Verlagerer entfernt?“, fragte sich der GMS-Geschäftsführer.

Unabhängig davon setzt das Unternehmen seit 2023 auf den kombinierten Transport mit Trailern. Als Beispiele nannte Utsch die Strecken ab München nach Norderstedt bei Hamburg und Lübeck in die dortigen GMS-Niederlassungen. Dies funktioniere relativ reibungslos, da bei Problemen auf der Schiene auf die Straße ausgewichen werden kann.

Für den Geschäftsführer müssen jedoch einige Bedingungen erfüllt sein, damit der intermodale Einzelwagenverkehr Chancen für die Verkehrlagerung bietet. Zum Beispiel: Es müssen idealerweise paarige Verkehre bestehen oder gebildet werden können. Und das Ziel sollte sein, die Transporte zu Warengruppenverkehren und Ganzzügen weiterzuentwickeln. Ebenso sollten die Verlagerer bereit sein, den „steinigen Weg bis zum ersten Transport“ zu gehen, betonte Utsch. Zudem sollte der intermodale Einzelwagenverkehr seitens der Schienenverkehrsunternehmen wirklich gewollt sein.



„Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre könnten und sollten erste Schritte sein, um eine wirtschaftliche und nachhaltige Alternative zum Straßentransport aufzubauen“

CHRISTIAN UTSCH,
GESCHÄFTSFÜHRUNG
LOGISTIK, GMS GETRÄNKE &
MEHR SERVICEGESELLSCHAFT

GMS GETRÄNKE & MEHR SERVICEGESELLSCHAFT

- Teil der Krombacher-Gruppe und das Dach der zugehörigen Getränke-Fachgroßhandelsbranche
- Geschäftszweck: Vertrieb von Getränken und Verkauf von Gastronomiebedarf
- Anzahl Mitarbeiter: etwa 1.000
- Standorte: 20
- Hauptstandort: Krombach (Kreuztal)

Bündnis für mehr Güterverkehr auf der Eifelstrecke

Transportunternehmer und verladende Wirtschaft fordern einen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung



Die Eifelstrecke zwischen Köln und Trier soll zweigleisig ausgebaut werden. Dafür plädiert ein Bündnis aus mehr als 20 Unternehmen – darunter die Trierer Hafengesellschaft, Gerolsteiner Brunnen und die Spedition Ludwig aus Dreis-Brück.

Die rund 163 Kilometer lange Eifelstrecke zwischen Köln und Trier wurde bei der Hochwasserkatastrophe im Sommer 2021 massiv zerstört. Bis Mitte 2024 soll die gesamte Strecke wieder in Betrieb sein – allerdings nicht zweigleisig. Doch für den zweigleisigen Ausbau setzt sich seit November 2023 ein Bündnis aus mehr als 20 Unternehmen aus Logistik, Industrie und Tourismus ein.

Bei einer vom Hafen Trier veranstalteten Pressekonzferenz erläuterte das Bündnis zum Ausbau der Eifelstrecke die Gründe für seine Forderungen. Bereits vor dem Hochwasser sei die Gesamtstrecke zu 90 bis 95 Prozent ausgelastet gewesen. Um die Schiene zu stärken, den Transport nachhaltiger zu gestalten und der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, sei der zweigleisige Ausbau notwendig.

Komplett zweigleisig bis 2038

Die gesamte Reisezeit im Personenverkehr von Köln Hauptbahnhof bis Trier Hauptbahnhof habe vor der Flut 3:04 Stunden betragen. Mit zwei Gleisen seien 2:19 Stunden möglich. In einem ersten Schritt soll ein Abschnitt von zehn Kilometern zweigleisig werden, um mindestens auch einen Güterzug in der Stunde realisieren zu können. Die Reisezeit im Personenverkehr von Köln Hauptbahnhof bis Trier Hauptbahnhof würde dann 2:34 Stunden betragen.

Bis 2038 ist der komplette zweigleisige Ausbau anvisiert. Ebenso wichtig ist die Elektrifizierung der Strecke – für den Güterverkehr genauso wie für den Personenverkehr. Bis Ende 2026 oder Anfang 2027 soll die Eifelstrecke elektrifiziert sein. Das Land Rheinland-Pfalz trägt 80 Millionen Euro der Elektrifizierungskosten für den Streckenabschnitt in Rheinland-Pfalz, der Bund zahlt 308 Millionen Euro. Der Rest fließt aus dem Wiederaufbaufonds.

163 Kilometer

LANG IST DIE
EIFELSTRECKE
ZWISCHEN
KÖLN UND
TRIER

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

Bis zum zweiten Weltkrieg war die Strecke größtenteils zweigleisig. Nach dem Krieg musste ein 64 Kilometer langer Gleisabschnitt wegen der Reparationsleistungen abgebaut und nach Frankreich gebracht werden. Die Gleisbette sind nach Angaben des Bündnisses nach wie vor mehrheitlich breit genug für zwei Gleise. Die Kosten könnten zu 60 Prozent der Bund und zu 40 Prozent die Deutsche Bahn und das Land Rheinland-Pfalz übernehmen. „Die Emissionen zu senken, ist nur durch attraktive Verbindungen möglich“, sagte Marcus Schumacher, Kommissarischer Leiter Produktivitäts- und Supply Chain Management bei Gerolsteiner Brunnen.

Momentan bestünden Nachteile durch die mangelhafte Infrastruktur, auch im Hinblick auf Gerolsteiner als Arbeitgeber. Der zweigleisige Ausbau ermögliche den Mitarbeitenden einen kürzeren Arbeitsweg, was Gerolsteiner als Arbeitgeber attraktiver mache. In Bezug auf den intermodalen Verkehr lohnt der Ausbau sowieso: Bis zu 40 Prozent der Lkw-Fahrten könnten langfristig auf die Schiene verlagert werden.

Paarigkeit ist kein Problem

Für die Trierer Hafengesellschaft ist der Ausbau ebenfalls wichtig. Sie erweitert und modernisiert in den nächsten fünf Jahren das Logistik Hub. Neben den Bauaktivitäten im Hafen müsse auch die Infrastruktur ausgebaut werden. „Hierzu gehört auch die Verbesserung der Schienenanbindung aus und in den Hafen Trier“, sagte Volker Klassen, Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft. „Die Elektrifizierung und somit die Ertüchtigung der Eifelstrecke für den Güterverkehr ist dafür ein wichtiges Projekt.“

Dem Thema Paarigkeit sehen die Beteiligten positiv entgegen. „Es wird zu Beginn ein gewisses Ungleichgewicht geben“, sagte Rüdiger Meurer, Director Transportation bei der Molkereigenossenschaft Arla Foods. Anders als bei Gerolsteiner sei bei Arla kein Leergut für die Rückfahrt nach Trier vorhanden. „Aber wir sind viele“, sagte Meurer. Die Nachfrage werde sich entwickeln – auch, weil er mit noch mehr Bündnispartnern rechnet.

Leider fehlen dem Bündnis positive Aussagen von Seiten der Politik. Es gebe keine verlässlichen Planungen oder Aussagen für den zweigleisigen Ausbau. Daher haben die Unternehmen ein Positionspapier mit Forderungen an die Politik formuliert. Gespräche mit der Kommunal- und Landespolitik sowie weitere mit der Deutschen Bahn sind ebenfalls geplant.

Text: Franziska Nieß |
Foto: nadianb - stock.adobe.com

DIE MITGLIEDSUNTERNEHMEN

- Am Zehnhoff-Söns Group
- Molkereigenossenschaft Arla Foods
- Apra Norm
- Apra-Plast
- Backes Bau und Transporte
- Bitburger Baugruppe
- CC Pharma
- Gebrüder Müller Mehren
- Gerolsteiner Brunnen
- Gesundland Vulkaneifel
- Hafen Trier
- Hermes & Greisler
- IHK Trier
- Krüger Logistik
- Ludwig Spedition- und Handelsgesellschaft
- Dr. Oetker
- Prüm-Türenwerk
- Rothschild Logistic Group
- Scherer Gruppe
- Simon-Fleisch
- Streif Haus
- Wotan Zement

Rückblick auf die
Flutkatastrophe im Ahrtal

 **STARTSEITE**

Geförderte Gleise

Was Spediteure bei Förderanträgen beachten sollten



Wer als Spediteur oder Verloader in den Kombinierten Verkehr investieren möchte, zum Beispiel in einen Gleisanschluss, muss dies nicht allein tun. „Der Staat gewährt umfangreiche Förderungen“, erklärt Marcus Gersinske, Fachbereichsleiter Ressourcenmanagement Eisenbahn beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Seit 2021 ist eine entsprechende Förderrichtlinie in Kraft.

Antragsberechtigt sind demnach grundsätzlich Unternehmen in privater Rechtsform. Per Definition gilt: Ein Gleisanschluss ist eine Schienenanlage einschließlich der für die Be- und Entladung erforderlichen Einrichtungen. Die Anlage muss, direkt via Hauptanschluss oder indirekt via Nebenanschluss, an das Netz eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens angebunden sein.

Der Förderantrag ist beim Eisenbahnbundesamt (EBA) als Bewilligungsbehörde einzureichen. Für einen erfolgreichen Förderantrag sollte das EBA früh eingebunden werden, damit Interessenten etwaige Anregungen der Behörde frühzeitig aufgreifen können.

Unabhängig davon muss der Spediteur oder Verloader im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachweisen, dass die beantragten Investitionen ohne die beantragte Förderung nicht wirtschaftlich realisierbar sind.

Förderfähige Ausgaben

Förderfähig sind indessen Ausgaben für eisenbahntechnische Anlagen, die für die Betriebsabwicklung erforderlich sind. Dazu zählen auch die für die Be- und Entladung von Güterwagen erforderlichen eisenbahntechnischen Anlagen wie auch Planungskosten. Achtung: Nicht gefördert werden Instandhaltungsmaßnahmen, die regelmäßig während der Nutzungsdauer anfallen, um die Funktionsfähigkeit der Anlage dauerhaft zu gewährleisten.

Wie berechnet sich die Förderung? Laut EBA ergibt sich die Fördersumme grundsätzlich aus der Verlagerungsmenge und den jeweiligen Fördersätzen.

Die Höhe der Fördersumme ist jedoch bei Gleisanschlüssen sowie Industrie- und Stammgleisen auf 50 Prozent der als zuwendungsfähig anerkannten Ausgaben und bei multifunktionalen Anlagen auf 80 Prozent der als zuwendungsfähig anerkannten Ausgaben begrenzt. Die Fördersätze betragen bis zu 10 Euro/Tonne oder 40 Euro/1.000 Tonnenkilometer pro Jahr.

Darüber hinaus gilt es auch, Nachweispflichten zu beachten. So ist beispielsweise zu belegen, dass mindestens die bei der Berechnung der Förderung zugrunde gelegte Mindestmenge über die Anlage abgefertigt wurde. Diese Transportverpflichtung ist innerhalb eines Zeitraums von maximal zehn Jahren als Mittelwert aus den besten fünf Einzeljahren nachzuweisen.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: VDV, nadianb - stock.adobe.com



„Der Staat gewährt umfangreiche Förderungen“

MARCUS GERSINSKE,
FACHBEREICHSLEITER
RESSOURCENMANAGEMENT
EISENBAHN BEIM VERBAND
DEUTSCHER VERKEHRS-
UNTERNEHMEN (VDV)



STARTSEITE

Für Mensch und Natur

Weleda Logistik-Campus in Schwäbisch Gmünd
kurz vor Fertigstellung – klimaneutrales Logistikzentrum



Was Weleda, Hersteller von Naturkosmetik und anthroposophischen Arzneimitteln, im Gewerbegebiet von Schwäbisch Gmünd baut, folgt dem Motto des Unternehmens „Tue Gutes, sprich darüber und halte ein, was du gesagt hast“. Das betont Projektleiter Karl-Heinz Türk gegenüber trans aktuell. Der neue Weleda Logistik-Campus im Abschnitt Gügling Nord IV ist das Vorzeigeprojekt des Schweizer Unternehmens, das seine größte Niederlassung in Schwäbisch Gmünd hat.

Bis Ende März soll der Neubau fertig sein, im Juni beginnt die Ramp-up-Phase – wenn alles nach Plan läuft. „Verzögerungen sind einkalkuliert“, sagt Türk, der das Bauvorhaben seit Planungsbeginn im Jahr 2019 gemeinsam mit Daniela Trah begleitet. Trah verantwortet als Projektleiterin bei Weleda die Logistik, Türk den Bereich Infrastruktur.

Was auf dem Gügling entsteht, habe Pioniercharakter. 20 bis 30 Prozent höhere Kosten als bei der herkömmlichen Bauweise sind einkalkuliert. Das Investitionsvolumen liege im höheren zweistelligen Millionenbereich. „Auf die Zeit wird sich das rechnen“, sagt Türk.

Viel Platz für Tiere und Pflanzen

72.000 Quadratmeter misst das gesamte Areal, nur rund 20 Prozent werden bebaut. Raum für eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen der Region: Streuobstwiesen, eine Wachholderheide, Bienen und Vögel sollen die Brachfläche im Laufe des Jahres in ein grünes Paradies verwandeln.

Insgesamt drei Gebäude baut Weleda: das Verwaltungsgebäude, das Funktionsgebäude mit Wareneingang bis Warenausgang sowie das Hochregallager. Alle drei haben eine Photovoltaikanlage auf dem Dach, am Funktionsgebäude sitzen die Module auch an den Fassaden Süd-Ost und Süd-West. Bei den Bauten achtet das zuständige Architekturbüro – die Michelgroup aus Ulm – auf ausreichend Tageslicht und eine nachhaltige Bauweise.

Die Highlights liefert die Natur: Die gesamten Regale des Hochregallagers bestehen aus Holz, was es in dieser Größe laut Daniela Trah bisher noch nicht gibt. 17.200 Paletten finden darin Platz. Die Außenwände des Hochregallagers haben eine acht Meter hohe Stampflehmwand. Diese Bauweise ist bei einem Logistikzentrum bisher nicht erprobt. „Wir gehen schon ein Risiko ein“, sagt Trah. Die Festigkeit sei aber geprüft, Kalkringe zwischen den einzelnen Lehmschichten sorgen für Halt.

Lehm aus der Baugrube

Der verwendete Lehm wurde direkt aus der Baugrube und wurde vor Ort aufbereitet. Als Vorbild dient der Neubau der Versöhnungskirche in Berlin. Sie ist aus Holz und Lehm gebaut. Innovationen aus ursprünglichen Materialien, das passt zum Weleda-Slogan „Im Einklang mit Mensch und Natur“.

Dieser Einklang ist spürbar. Von der oberen Etage des Verwaltungsgebäudes aus geht der Blick ins Grüne – bei klarer Sicht bis zu den drei Kaiserbergen der Schwäbischen Alb. Die Mitarbeitenden können künftig den Rundum laufenden Balkon für Meetings nutzen oder einfach so frische Luft schnappen. „Meet in Green“, nennt Türk das.



1 Die acht Meter hohe Stampflehmwand des Hochregallagers mit Kalkringen zwischen den einzelnen Lehmschichten. 2 Blick ins Hochregallager aus Holz mit 3 Regalbediengeräten, die nach Weleda-Duschgelen benannt und bemalt sind.

Der Unterbau aus Stahlbeton oder die mit Lehm verputzten Wände des Hochregallagers sorgen im Sommer für Kühle und Schatten. „Wir nutzen die Leistungen der Natur“, sagt Türk. Lüftung, Klimaanlage und eine Fußbodenheizung – betrieben durch Geothermie – gibt es dennoch. In einem ersten Schritt beziehen rund 13 Mitarbeitende die Schreibtische im Verwaltungsgebäude. Aber der Platz reicht in der geplanten Open-Space-Fläche für mehr Personen.

Natürliches Licht spenden das Atrium im Verwaltungsgebäude und die vielen Fenster. Für das zweistöckige Gebäude verwendet Weleda Weißtanne- und Lärchenholz aus dem Schwarzwald und Österreich. Holz, wohin das Auge reicht. „Aber das ist noch wenig im Vergleich zum Hochregallager“, sagt Trah. Insgesamt wurden 1.700 Kubikmeter Holz verbaut.

Büroboxen mit großer Fensterfront

Über einen Tunnel oder oberirdisch gelangen die Mitarbeitenden vom Verwaltungs- ins viergeschossige Funktionsgebäude. Der Boden ist dort aus Beton. Das müsse sein, wegen der Gewichte.

Im zweiten Obergeschossionierung sich die Einzel- und Aktionskommissionierung von Naturkosmetik- und Arzneiprodukten. Fahrerlose Transportsysteme bringen die Produkte an die Arbeitsplätze, wo die Mitarbeitenden sie verpacken. Anschließend werden die Pakete zum Warenausgang oder eine Etage tiefer zur Konsolidierung befördert. Auf jedem Stockwerk befinden sich Büroboxen mit großer Fensterfront für die Mitarbeitenden.

Der Blick fällt nach unten auf den Ladehof, der extra abgesenkt angelegt wurde und von Mauern umgeben ist, die dem Lärmschutz dienen. „Dadurch sind die Lkw nicht mehr so sichtbar“, sagt Türk. An den acht Ladetoren finden in der Startphase 40 An- und Abfahrten täglich in der Weleda arbeitet mit regionalen Spediteuren wie Ludwig Häberle aus Schwäbisch Gmünd und den gängigen KEP-Dienstleistern zusammen.

Auf Wachstumskurs

Im ersten Obergeschoss befinden sich rund 500 Palettenstellplätze. Sie werden zu Beginn noch nicht alle belegt sein. Aber der Bau sei auf Wachstum ausgerichtet. Denn nachdem Weleda 2022 in die roten Zahlen gerutscht ist, wachse das Unternehmen seit dem vergangenen Jahr wieder.

Ergonomische Arbeitsplätze erleichtern den Mitarbeitenden das Paletten-Handling. „Die Arbeitsbereiche sind bewusst nicht vollautomatisch“, sagt Trah. Denn der Mensch sei flexibler als Technik. „Außerdem können wir die Kundenbedürfnisse so besser erfüllen.“

Über eine verglaste Brücke gelangen die Paletten auf einem Fließband ins Hochregallager. 360-Grad-Blick für Paletten? „Die Paletten haben eigentlich den schönsten Arbeitsplatz“, sagt Trah mit einem Augenzwinkern.

Das bestätigt sich im vollautomatisierten Hochregallager. Dem „Palast aus Holz“, wie Türk ihn nennt. Visuelles Highlight sind die Regalbediengeräte, die nach den Weleda-Duschgelen Energy, Harmony, Love und Relax benannt und bemalt sind.

Nistkästen an der Außenfassade

Im Erdgeschoss des Funktionsgebäudes befinden sich Warenein- und -ausgang, die Ladetore sowie die Entsorgungszone. Drei Fahrerlose Transportsysteme (FTS) stehen bereit. Sie werden gerade getestet. Auch hier: viel Tageslicht. „Wir denken dabei immer an die Mitarbeitenden“, sagt Trah. Und an die Tiere: An der Außenfassade des Hochregallagers wurden Nistkästen für die Vögel der Region, speziell für Mauersegler und Wanderfalken, angebracht.

Weleda will mit dem Neubau Vorbild für andere Unternehmen sein. Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGfBN) sieht das offenbar schon so und hat dem Logistik Campus schon vor Fertigstellung das Vorzertifikat in Platin für eine besonders nachhaltige Bauweise verliehen. Die Verantwortlichen hoffen auf weitere Auszeichnungen dieser Art. Das könnte mit dem „Palast aus Holz“ durchaus klappen.

Text: Franziska Nieß |
Fotos: Weleda, Michelgroup, Nieß

Diese Visualisierung zeigt den Weleda Logistik-Campus, der Ende März fertiggestellt wird. Für trans aktuell gab es vorher einen exklusiven Einblick.



„Wir gehen schon ein Risiko ein“

DANIELA TRAH,
PROJEKTLITERIN
LOGISTIK BEI WELEDA,
ZUR BAUWEISE DES
LOGISTIKZENTRUMS



„Wir nutzen die Leistungen der Natur“

KARL-HEINZ TÜRK,
BEREICHSLITERIN
INFRASTRUKTUR
BEI WELEDA

DAS UNTERNEHMEN

- Weleda wurde von Rudolf Steiner und Ita Wegmann nach anthroposophischen Grundsätzen gegründet
- 100-jähriges Jubiläum im Jahr 2021
- Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht mit Hauptsitz in Arlesheim bei Basel
- CEO: Tina Müller (seit Oktober 2023)
- Rund 2.500 Mitarbeitende weltweit
- Jahresumsatz 2022: 413,8 Millionen Euro



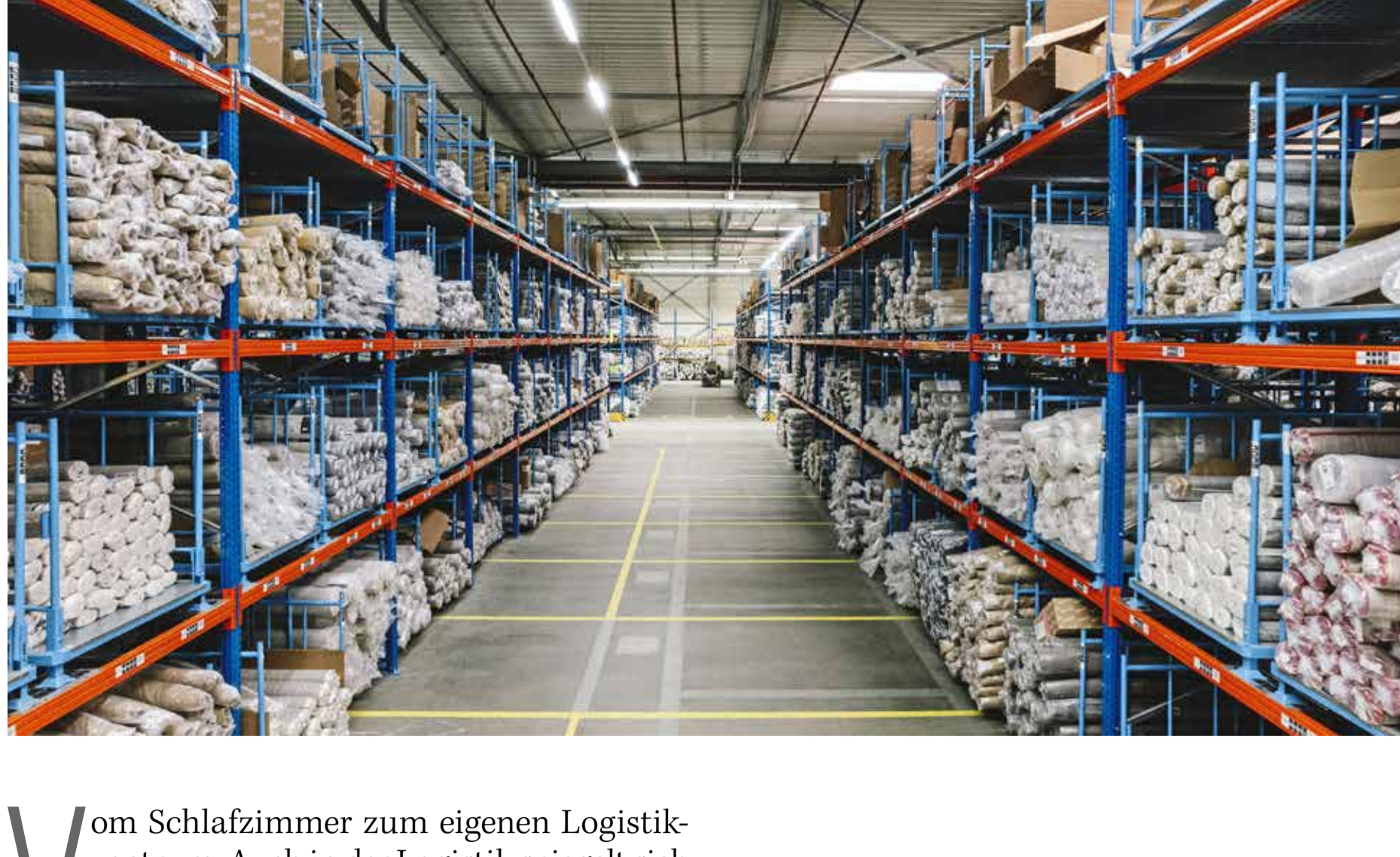
Der Ladehof mit acht Toren ist abgesenkt angelegt, damit die Lkw nicht so sichtbar sind. Mauern dienen als Lärmschutz.

DER LOGISTIK-CAMPUS

- Spatenstich im September 2021
- Gesamtfläche Areal: 72.000 Quadratmeter
- Gebäudegrundfläche: 10.150 Quadratmeter
- Drei Gebäude und 70 Parkplätze
- Architekturbüro: Michelgroup (Ulm); Nachhaltigkeitsplanung: Transsolar Energietechnik (Stuttgart)
- Testphase ab Juni 2024
- Vorerst rund 13 Mitarbeitende in der Verwaltung, rund 50 Mitarbeitende im Lager
- Die gesamte Anlage kommt ohne Gas aus

Die lange Reise eines Teppichs

Teppichhändler Benuta mit eigenem Fulfillment-Dienstleister BA Logistics – ab April größtes Teppichlager Europas



Vom Schlafzimmer zum eigenen Logistikzentrum: Auch in der Logistik spiegelt sich die Erfolgsgeschichte von Monika Adler und Ali Bagheri mit ihrem Teppichhandel Benuta.

Beide verkaufen während ihres Studiums auf Ebay und anderen Online-Marktplätzen Orientteppiche. Als Lager dient anfangs das eigene Schlafzimmer. 2007 folgt ein eigenes Büro mit Garage. Der eigene Online-Shop mit dem Namen „Benuta“ entsteht im Jahr darauf. 2011 steht ein weiterer Umzug an, die Lagerfläche beträgt nun 2.000 Quadratmeter. „Größe und Umsätze sind bei uns immer kontinuierlich gewachsen“, sagt Ali Bagheri, Geschäftsführer der Direct-to-Consumer-Marke.

Von Bonn nach Dormagen

2018 steht – rund 14 Jahre nach dem Start im Schlafzimmer – der größte Schritt an. Benuta zieht von Bonn nach Dormagen in ein Logistikzentrum mit 22.000 Quadratmetern Lagerfläche. Adler und Bagheri, die mittlerweile verheiratet sind und gemeinsam das Unternehmen führen, treffen eine weitere Entscheidung: Sie gründen eine eigene Logistikgesellschaft. BA Logistics wickelt Fulfillment und Versand nur für Benuta ab. „Die Logistik ist neben unseren Produkten einer der wichtigsten Punkte“, sagt Bagheri im Gespräch mit trans aktuell.

Leider sei es unmöglich gewesen, einen passenden Fulfillment-Anbieter für Benuta zu finden. Das Problem: Die meisten Teppiche werden als Rollen transportiert – und darauf ist einfach niemand spezialisiert. Adler und Bagheri bauen daher gemeinsam mit Unternehmensberater Karim Haschemi, der bis dahin vor allem in Finanzfragen beraten hat, eine eigene Logistikmarke auf. Haschemi begleitet Bagheri auf dessen Reisen in die Herstellungsländer. „Ich kenne die Strukturen bei Benuta daher genau“, sagt Haschemi. Besonders wichtig sei die Planung, denn bis der Teppich beim Kunden landet, hat er eine lange Reise hinter sich.

Lieferketten verstehen

Alles beginnt mit der Produktentwicklung. Sie dauert bis zu 1,5 Jahre. „Wir müssen wissen, was im nächsten Jahr auf dem Teppichmarkt gefragt ist – das ist sehr komplex“, sagt Bagheri. Der modische Aspekt sei ihnen sehr wichtig. Die Klassiker in Beige, Braun und Grau laufen laut Bagheri aber immer. Hergestellt werden die Teppiche in der Türkei, in Indien, China, Ägypten und Belgien. Das dauert wiederum etwa ein halbes Jahr. „Die Herstellungsprozesse sind sehr unterschiedlich“, sagt Bagheri. In Indien weben Menschen die Teppiche von Hand, in der Türkei erfolgt die Herstellung maschinell. „Wir müssen wissen, was vor Ort passiert, und die Lieferketten verstehen“, sagt Bagheri.

Das Thema Nachhaltigkeit spielt eine große Rolle, natürlich auch die soziale. Benuta engagiert sich in den Herstellungsländern in sozialen Projekten, zum Beispiel beim Bau einer Mädchenschule an der Produktionsstätte in Indien. „Unsere Mitarbeitenden in Deutschland brennen dafür und wollen helfen“, sagt Bagheri.

Was ebenfalls in den Ländern vor Ort geschieht: die Teppiche mit nachhaltigen Materialien produzieren und verpacken. Die Produkte bestehen mehrheitlich aus recyceltem Material wie Plastikflaschen oder nachwachsenden Rohstoffen. Mit dem Teppich „Kiah“, hergestellt aus recycelten PET-Flaschen, gewann Benuta 2022 den Green Product Award.



„Größe und Umsätze sind bei uns immer kontinuierlich gewachsen“

ALI BAGHERI,
CEO BEI BENUTA



Die Teppiche werden entweder gefaltet in Kartons ausgeliefert oder gerollt in Plastikfolie. Kartons sind natürlich nachhaltiger.

Anzeige



BESTENS VERNETZT.

MIT HÖCHSTER FLEXIBILITÄT IN DIE WIRTSCHAFTSZENTREN EUROPAS.

Täglich. Klimafreundlich. Für Sie.
Mehr auf www.kombiverkehr.de

NEU:

Lübeck – Hallsberg/
Norrköping/
Stockholm
v.v.




Besuchen Sie auch unseren Blog
www.Einfach-Intermodal.de

Mehr als ein Transport.

„Bei der Verpackung fragen wir uns: Was können wir bereits beim Hersteller vor Ort anders machen?“, sagt Haschemi. Zum Beispiel die Teppiche falten und in Kartons versenden, anstatt gerollt in Folie. Das geht aber nicht bei jedem Teppich. „Die Vorgaben erhalten wir von Benuta. Daraufhin, die Schnitten erhalten Karim Haschemi. Darauhin, die Schnitten erhalten Karim Haschemi. Darauhin, die Schnitten erhalten Karim Haschemi. Darauhin, die Schnitten erhalten Karim Haschemi.“, sagt Haschemi, seit Oktober 2023 Geschäftsführer bei BA Logistics. Ist doch Folie nötig, wird sie anschließend wiederverwertet.

Teppich wiegt im Schnitt sieben Kilo

Trifft die Ware im Lager in Dormagen ein, packen die Mitarbeitenden von BA Logistics sie aus und kümmern sich um die Lagerung. „Wir sorgen dafür, dass die Mitarbeitenden fast nichts Schweres heben müssen“, sagt Bagheri. Im Schnitt wiegt ein Teppich sieben Kilogramm. An den Arbeitstischen verpacken die Mitarbeitenden die Teppiche nach Eingang der Bestellung im Online-Shop. Für die Zustellung in der Bestellung im Online-Shop. Für die Zustellung in der Bestellung im Online-Shop. Für die Zustellung in der Bestellung im Online-Shop.

Kopferbrechen bereitet Bagheri und Haschemi die hohe Retourenquote. 26 Prozent beträgt sie in Deutschland, durchschnittlich rund fünf Prozent in anderen Ländern. Warum ist sie in Deutschland so hoch? Diese Frage können die beiden nicht beantworten. Bagheri verweist auf das Angebot, in einem ersten Schritt Muster zu bestellen und erst im zweiten Schritt den Teppich. „Die Logistik ist für den Großteil unserer CO₂-Emissionen verantwortlich“, sagt Bagheri. Das liegt nicht zuletzt an den Retouren.

So wenig wie möglich vernichten

Im Logistikzentrum wird die Retourenware wieder ausgetippt und gecheckt. A-Ware landet wieder im Verkauf, B-Ware im Outlet in Bonn, C-Ware kaufen zum Teil Drittstaaten. „Wir entsorgen tatsächlich keine Artikel, es sei denn, sie sind defekt und nicht mehr nutzbar. Der Anteil ist bei uns extrem niedrig, konkret bei 0,001 Prozent unserer Gesamtwaren“, sagt Haschemi.

Um die Abläufe im Logistikzentrum noch effizienter zu gestalten, stehen ab April 12.000 zusätzliche Quadratmeter zur Verfügung. „Wir haben die nächsten fünf Jahre geplant und benötigen noch mehr Logistikfläche“, sagt Bagheri. Auch nach dem E-Commerce-Boom während der Corona-Zeit wächst Benuta konstant.

34.000 Quadratmeter großes Lager

Mit einer Gesamtgröße von 34.000 Quadratmetern ist der Standort Dormagen dann das größte Teppichlager Europas. Ein spezieller Bereich für den Wareneingang entzerrt künftig den Lagerprozess. Im nächsten Jahr soll das erweiterte Warenmanagement-System einsatzbereit sein, das Künstliche Intelligenz (KI) nutzt.

Der jüngste Beweis, dass sich der Online-Teppichhandel für Logistikdienstleister lohnt, sind die zahlreichen Nachfragen anderer Anbieter. „Wir führen die ersten Gespräche und stellen unseren Service künftig für andere E-Commerce-Unternehmen zur Verfügung“, sagt Haschemi. So hat sich aus dem einstigen Teppich-Start-up Benuta schon ein zweites lukratives Geschäftsmodell entwickelt. Benuta und BA Logistics arbeiten natürlich weiterhin zusammen – und schicken die neuesten Teppich-Trends auf die Reise.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Benuta, BA Logistics



„Ich kenne die Strukturen bei Benuta genau“

KARIM HASCHEMI,
CEO BEI BA LOGISTICS

ZU DEN UNTERNEHMEN

Benuta

- Geschäftsführung: Monika Adler, Ali Bagheri
- Standorte: Bonn (Hauptsitz), Köln, Dormagen
- Umsatz: 86 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2022/2023 (BA Logistics inbegriffen)
- 140 Mitarbeitende (BA Logistics inbegriffen)
- Eigene Shops in 14 Ländern, Versand in 27 Länder über die Domain benuta.eu
- Reichweite: Täglich rund 1,5 Millionen Kunden im Online-Shop, 400.000 Instagram-Follower

BA Logistics

- Geschäftsführung: Ali Bagheri, Karim Haschemi
- Standort: Dormagen
- Logistikzentrum: 34.000 Quadratmeter Fläche auf einem Areal von 70.000 Quadratmetern, 30 Laderampen für die Be- und Entladung, Lagerkapazität für rund 1,5 Millionen Teppiche, Versandkapazität für bis zu 20.000 Pakete pro Tag
- Nachhaltigkeit: 4.000 Quadratmeter Photovoltaik-Anlage, 17 Wärmepumpen

 **STARTSEITE**

Noch ist die Messe nicht gelesen

Letzte Zwischenabrechnung des Fehrenkötter-Langzeittests – die Siegerehrung erfolgt auf der IAA Transportation in Hannover



Keine Veränderung an der Spitze des Verbrauchsfeldes, aber etliche Verwerfungen bei den Gesamtkosten: Die aktuelle Zwischenabrechnung des Fehrenkötter-Langzeittests, im Sommer 2021 mit den (damaligen) Spitzenmodellen der sieben großen Hersteller gestartet, mischt die Karten nochmal neu.

Patt zwischen Scania und Volvo

Besagte Spitze des Verbrauchsfeldes teilen sich nun bereits zweieinhalb Jahre der Scania S450 und der Volvo FH460, wobei es auf ein Patt hinausläuft: Mit 27,1 zu 27,5 Litern hat der Scania beim Diesel die Nase vorn, dafür genehmigt sich der Volvo nur 1,4 Liter AdBlue, der Greif 2,2 Liter. Die Kräfteverhältnisse der Schweden sind in der Langzeitbetrachtung nun derart zementiert, dass bis zur Endabrechnung in gut einem halben Jahr kaum noch ernsthafte Verschiebungen zu erwarten sind.

Ähnliches gilt für das Verfolgerfeld. Hier geht es beim Dieserverbrauch zwar immer wieder das ein oder andere Zehntel hoch und runter, auch abhängig von Neubereifungen und turnusmäßig durchrotierten Einsätzen beziehungsweise Frachten. Aber die Bandbreite bewegt sich relativ konstant zwischen 28,5 und 30 Litern. Am nächsten an der schwedischen Doppelspitze dran ist der DAF XF: Mit Indienstellung im März 2021 quasi ein Auslaufmodell und preisliches Schnäppchen – mit Wachablösung durch den XG+ in Sichtweite – schlägt sich der altgediente Niederländer mit 28,6 Litern Diesel bei nur rund 1,1 Litern AdBlue sehr beachtlich.

Mit Blick auf die Gesamtkosten verschafft sich der DAF zusätzlich Respekt: Mit bislang knapp 2.900 Euro für Service und Wartung sowie einem Ausfalltag, von Fehrenkötter für alle Marken einheitlich mit 1.000 Euro angesetzt, liegt der XF relativ günstig. Besagter Ausfalltag war übrigens einer Rückrufaktion zum Traxon-Getriebe geschuldet. Besser als der DAF steht bei den Wartungskosten nur der Renault T480 da, während der Volvo mit ebenfalls knapp 3.900 Euro bei null Ausfalltagen auf Augenhöhe liegt.

Ein Wort noch zum Renault: Vom ersten Testtag an fliegt der Franzose sozusagen unterm Radar. Zusätzlich zu den günstigen Servicekosten zehrt der T480 vom niedrigsten Kaufpreis und macht mit dem altbewährten Volvo D13-Motor nicht viel falsch. Der modernere D13 Turbocompound kommt zwar auf einen klar besseren Verbrauch, kostet in der Anschaffung aber locker 5.000 bis 6.000 Euro mehr. Bezogen auf einen ansonsten identischen Renault T, spielt der FH preislich nochmal in einer anderen Liga.

DAS SIND DIE PARTNER



Die Spezialanhänger im Test rollen nicht nur auf Achsen von BPW, sondern haben auch das System BPW Airsave an Bord, das kontinuierlich den Reifendruck überwacht. Zusätzlich nutzen die Fahrer zur Ladungssicherung die intelligente Lösung iGurt.



Dekra bringt die geballte Kompetenz als Sachverständigenorganisation in den Test mit ein. Bereits vor dem Start wurden die Fahrzeuge durchgecheckt. Über den Testzeitraum behält Dekra die Test-Lkw technisch und wirtschaftlich im Blick.



Alle sieben Trucks rollen auf Reifen der Marke Michelin. An den Motorwagen selbst kommen Pneu's der Baureihe X-Multi zum Einsatz. An den Anhängern wurden eigens für den Test jeweils Reifen der Reihe X-Line Energy montiert.



Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten liegt nicht auf Kurs

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

Das Statistische Bundesamt rechnet aktuell damit, dass für das Jahr 2023 insgesamt rund 2750 Verkehrstote in Deutschland verzeichnet werden. Basierend auf der Zielstellung für 2030 sollte die Zahl allerdings schon unter 2.300 liegen. „Die aktuellen Zahlen zeigen deutlich, dass alle Beteiligten ihre Anstrengungen für die Verkehrssicherheit intensivieren müssen, wenn wir in Deutschland das gesteckte Ziel nicht verfehlen wollen“, kommentiert Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH.

Auf EU-Ebene ist die Zielstellung sogar noch ambitionierter: Hier wird angepeilt, die Getötetenzahl bis 2030 im Vergleich zu 2020 zu halbieren. „Die Zahlen aus Deutschland machen in der EU deutlich über zehn Prozent aus – auch für die EU-Ziele ist die Entwicklung hierzulande also ein elementarer Baustein“, sagt Fehlauer.

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

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

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

Weitere Informationen:
www.dekra-roadsafety.com

In der aktuellen Zwischenrechnung sind die Servicekosten zuverlässig vergleichbar, denn auch der Iveco hat nun die zweite 150.000er-Wartung hinter sich. Mit diesem langen Intervall zeichnet der S-Way ein echtes Alleinstellungsmerkmal, ein weiteres steht unter der Rubrik Hubraum: Mit dem 11,1 Liter großen Cursor 11 hat der Iveco den mit Abstand kleinsten Motor, was schlecht und ergreifend dem Bestellzeitpunkt Ende 2020 geschuldet ist. Heute kam der S-Way mit einem 460 PS starken 12,9-Liter-Motor der brandneuen Serie XC13 auf den Hof.

Der XF in Pole Position

Die Pole Position hält zwar weiterhin der XF, bei abnehmendem Kaufpreis-Einfluss mit jedem Testmonat rückt der Volvo dem DAF aber immer dichter auf die Pelle. Wer auch immer die Nase am Ende vorne hat – der Niederländer beweist in dem Langzeittest doch eines ganz klar: Die ausgewogene Mischung aus vernünftigem Anschaffungspreis, moderaten Werkstattkosten, zuverlässigem Betrieb und unauffälligem Verbrauch ist schwer zu schlagen.

Trotz günstigem AdBlue-Verbrauch und den niedrigsten Servicekosten hat sich der Mercedes Actros in den vergangenen Monaten etwas ins Abseits manövriert. Langwierige Fehlersuchen mit diversen Vorprüfungen und Leistungstest auf dem Prüfstand sowie entsprechende Abhilfe wie neue Kraftstoffinjektoren und neuer Turbolader, gingen zwar größtenteils auf die erweiterte Antriebsstrang-Garantie. Sie summieren sich aber auf 2,75 Ausfalltage. In dieser Disziplin legt leider der MAN noch eine Schippe drauf. Vom Pech verfolgt, kommt der TGX nun drauf. Vier Ausfalltage. Drei waren es bereits, ein weiterer kam durch Probleme mit dem EBS und einem schadhafte Handbremsventil hinzu. Zwar hat MAN im Testverlauf immer wieder betont, mit Konventionellem Fahrbetrieb der TGX längst einige wichtige Überarbeiten erfahren, unter anderem mit Kameras statt Spiegeln und runderneuertem, deutlich sparsamer laufendem D26-Motor.

Alle Fahrer sind zufrieden

Ausnahmslos positiv: Alle Fahrer sind mit ihrem Fabrikat sehr zufrieden. Fahrkomfort und Kabineneinrichtung kommen durch die Bank gut weg, verbunden mit dem ein oder anderen individuellen Highlight wie dem Dual-Batteriesystem am Volvo. Kaum anzunehmen, dass sich die Fahrerurteile bis zur IAA noch tiefgreifend ändern.

Auch bei den Durchschnittsverbräuchen sind keine allzu großen Verwerfungen mehr zu erwarten, was den Blick letztlich auf Service- und Reparaturarbeiten, Anschaffungspreise und kalkulatorische Restwerte lenkt. Nicht zu vergessen der Dieselpreis, den die zum Sparen verdonnernte „Ampel“ wohl kaum in den Sinkflug versetzen dürfte. Auch das ist ein Aspekt, der in einem echten Praxistest nun mal eine entscheidende Rolle spielt.

Text: Ralf Becker | Fotos: Karl-Heinz Augustin, Robert Theis, Dieter Braem

Der Renault T480 mischt klammheimlich vorne mit. Der niedrigste Kaufpreis und günstige Servicekosten machen's möglich.

Wie schneidet der DAF XF 480 im ETM Fehrenkötter Praxistest bisher ab? Joachim Fehrenkötter hat ihn gefahren

 **STARTSEITE**

eSprinter zeigt seine Reife

Mercedes-Benz verbessert Effizienz der zweiten Generation um 18 Prozent – neuer Antriebsstrang mit mehr Reichweite



Zugegeben, die Bedingungen für die erste Testfahrt im neuen eSprinter von Mercedes-Benz könnten stromerfreundlicher kaum sein. Unter kalifornischer Sonne wird auch der Januar zum Sommermonat.

Dabei braucht der Fahrer auch bei kalten Temperaturen nicht allzu viel Angst vor der Reichweite zu haben. Bis zu 113 kWh stecken nun im Bauch des Transporters. Laut Hersteller reicht das für 440 Kilometer nach WLTP. Im Innenstadverkehr sollte auch die 500er-Marke fallen. Geht man nach wie vor von der vielpostulierten Tagestour eines KEP-Fahrers von 65 Kilometern aus, dann dürften selbst im Winter mehrere Tage ohne Stopp funktionieren. Und Dank Wärmepumpe zieht dann auch die Heizung nicht gar so viel Energie.

Markteinführung in Nordamerika

Die erste Fahrt unter Palmen ist allerdings, so der Hersteller, vor allem der Reihenfolge der Markteinführung zu verdanken. Los geht es für den eSprinter nämlich in Nordamerika, als langer Kastenwagen mit Hochdach und großer Batterie. Mehr Märkte, natürlich auch Europa, und mehr Varianten folgen. Europa bekommt dann auch noch mehr Auswahl bei der Batteriegröße. Der Energiespeicher kommt je nach Variante in einzelnen Paketen daher: 56, 81 oder besagte 113 kWh stecken dann in der Batterie.

Eine weitere Neuheit: Der neue eSprinter wird anders als sein Vorgänger nicht nur streng zugeschnitten erhältlich sein, sondern in deutlich mehr Varianten vom Band rollen, beispielsweise auch als Fahrgestell. Der Kastenwagen bietet zum Start maximal 14 Kubikmeter Laderaum bei einem Gesamtgewicht von 4,25 Tonnen. Die Nutzlast beträgt maximal 1.725 Kilogramm. Für Vortrieb sorgt die neu entwickelte elektrische Hinterachse.

Insgesamt teilt sich der Antriebsstrang in drei Module auf, was maximale Flexibilität für diverse Fahrzeugkonfigurationen bietet. Unter der Haube steckt wie beim Vorgänger nicht etwa der Antrieb. Vielmehr ist hier Platz genug für sämtliche Hochvoltkomponenten. Zwischen den Achsen sitzt – das hat sich mittlerweile durch die Bank bewährt – die Batterie. Diese bietet wie eingangs erwähnt bis zu 113 kWh und sitzt in einem robusten Gehäuse.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.



Das Cockpit ändert sich nur in Nuancen. Wichtigstes Detail: Das neue Lenkrad in schnieker Optik zwischen supersportlich und extraeleganz.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

113

Kilowattstunden

NUTZBARE KAPAZITÄT BEINHÄLTET DER AKKU. BASIEREND AUF EINER WLTP-SIMULATION SOLL DAS FÜR 400 KILOMETER REICHEN

Test mit 100-kW-Variante

Wir schnappen uns die Brot- und Butter-Variante mit 100 kW für eine ergiebige Testrunde rund ums erstaunlich bergige Newport Beach. Einmal eingestiegen, fällt direkt das neue Volant ins Auge. Hier hat sich Mercedes-Benz nicht lumpen lassen und seinem großen Transporter ein richtig schickes Multifunktionslenkrad in sportlichem Design spendiert. Die berührungsempfindlichen Touch-Flächen, über die sich bisher das Infotainment-System MBUX steuern ließ, sind passé.

Stattdessen bedient der Fahrer das Infotainment nun über eine intuitive Mischung aus physischen Tastern und Touchflächen, zum Beispiel für die Lautstärkeregelung. Aber natürlich arbeitet auch weiterhin MBUX im Sprinter.

Ein Blick nach oben zeigt eine weitere willkommene Neuerung. Auch ohne verglaste Türen muss der Fahrer nicht auf einen Innenspiegel verzichten. Allerdings hilft hier eine Kamera im Heck, die ihr Bild auf das Display im Spiegelarm überträgt. Natürlich wartet der eSprinter noch mit weiteren Assistenten auf, wie beispielsweise dem serienmäßigen aktiven Brems-Assistenten oder dem Totwinkel-Assistenten.

Letzterer soll sich später im amerikanischen Verkehr als ein echter Segen erweisen. Dort muss Mercedes-Benz nämlich die schönen europäischen Weitwinkelspiegel gegen US-amerikanische Sperrler tauschen. Das Ende vom Lied ist eine gläsernere Sicht. Aber der Assi springt während der Testfahrt rettend zur Seite und entschärft so manche unklare Situation auf der Interstate.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

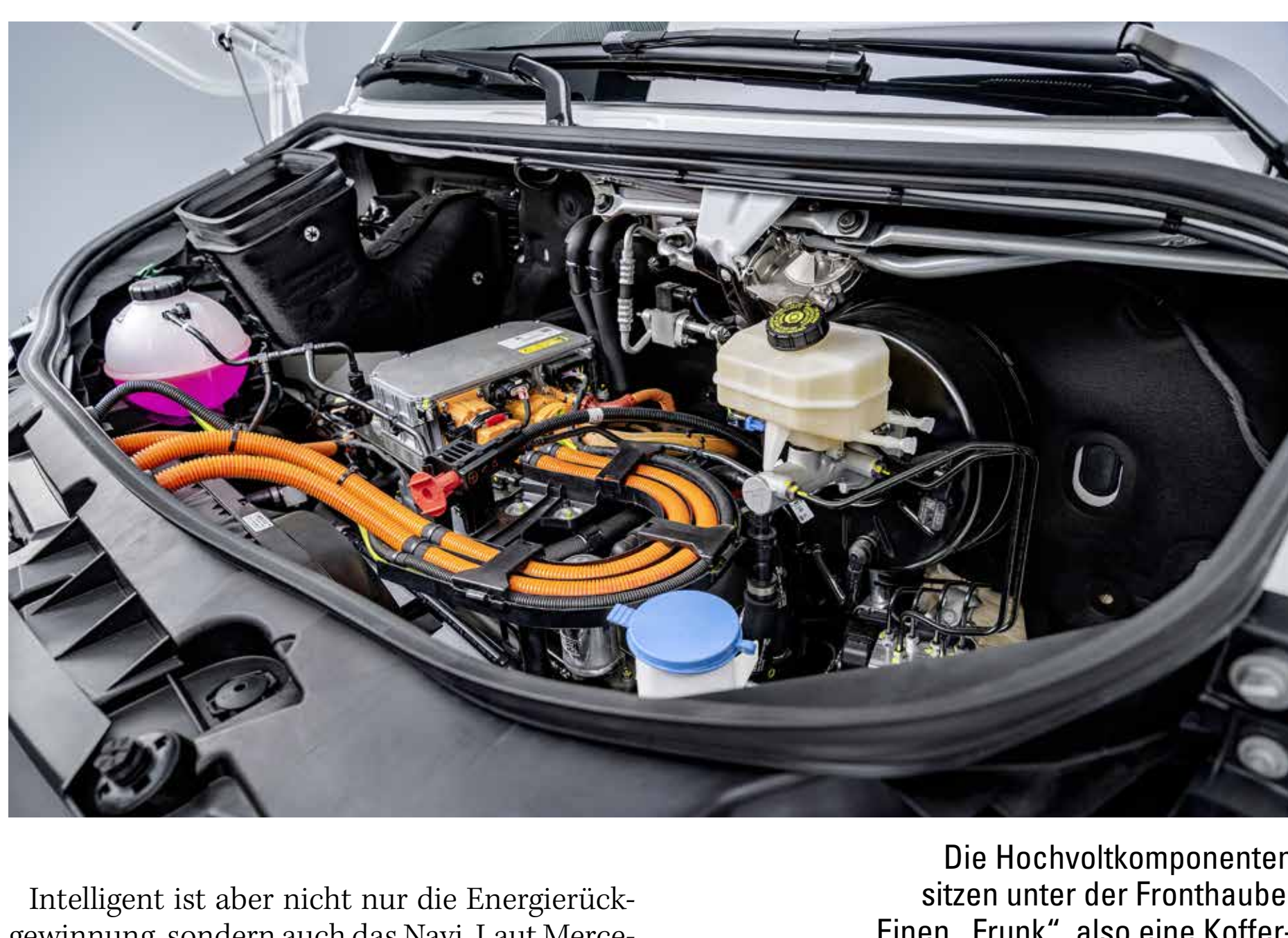
„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

KOMMENTAR

- Mercedes-Benz gibt mit dem neuen eSprinter ein gutes Beispiel dafür, dass die Hersteller im Bereich E-Mobilität liefern können. Im Eigenversuch ließ sich bei einem Verbrauch von 23 kWh eine rechnerische Reichweite von rund 390 Kilometern realisieren (eine Restladung von etwa 20 Prozent bereits abgezogen). Selbst wenn am Ende nur 220 Kilometer blieben, entspräche das der Strecke München–Stuttgart. Da kann man schon an Kurierfahrten denken, auch nach noch über weitere Distanzen.
- Woran es aber wie beim Lkw hapert, ist die Ladeinfrastruktur, und zwar nicht nur die Ladeinfrastruktur, sondern ganz pragmatisch die Ausgestaltung der Ladeplätze. So ein Sprinter ist etwas größer als ein ID.3. Das wird aber bei der Planung nicht immer berücksichtigt. Ein frommer Wunsch ist also, bei neuen Ladestandorten, aber vielleicht wo möglich auch bei bestehenden, auch an größere Fahrzeuge zu denken. Das macht den Flächenbedarf nicht weniger problematisch. Doch nur so kann's gehen.



Intelligent ist aber nicht nur die Energierückgewinnung, sondern auch das Navi. Laut Mercedes-Benz kann die „Electric Intelligence“ auf Basis der aktuellen Verkehrssituation und Streckentopografie in Echtzeit die Route optimieren und Ladestopps einberechnen. Im Optimalfall lässt sich die große Batterie in etwa 42 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufladen. Hier müssen wir auf die Herstellerangabe vertrauen, denn trotz mehrerer Stunden on the road haben weder wir, noch das Navi auch nur ansatzweise an Ladestopps gedacht.

Im Fall der Fälle unterstützt der eSprinter serienmäßig eine Ladeleistung von 50 kW Gleichstrom, 11 kW Wechselstrom. Auf Wunsch lässt sich die DC-Ladung auch auf 115 kW erhöhen. Nettes Feature: Im Hauptdisplay lässt sich ablesen, wie viele Ladeleistungen aktuell maximal abrufbar wäre.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Batterie ist in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise ausgeführt, kommt also ohne Kobalt und Nickel aus. Sie verfügt überdies über ein aktives Thermomanagement, um die Verfügbarkeit der Leistung beim Fahren wie beim Laden hochzuhalten. Als drittes Modul des Antriebsstrangs sorgt die elektrisch angetriebene Hinterachse für Vortrieb. Dort sitzt auch der etwa 130 Kilogramm schwere Permanentmagnet-Synchronmotor. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter und eine Leistung von wahlweise 100 oder 150 kW.

„Der elektrische Antriebsstrang des neuen Mercedes-Benz eSprinter zeichnet sich durch zwei wesentliche Neuentwicklungen aus: den effizienten Motor und die weiterentwickelte elektrische Hinterachse“, erklärt Andreas Zygan, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Vans. Beide kommen erstmals in einem batterieelektrischen Transporter von Mercedes-Benz zum Einsatz. In Kombination mit weiteren Innovationen führe dies zu einer Effizienzsteigerung von bis zu 18 Prozent im Vergleich zur ersten Generation des eSprinter.

Die Hochvoltkomponenten sitzen unter der Fronthaube. Einen „Frunk“, also eine Kofferraumerweiterung für E-Fahrzeuge, vermisst man aber dank zahlreicher Ablagen nicht wirklich.

Text: Markus Bauer |

Fotos: Mercedes-Benz

Neuer Mercedes-Benz eSprinter – Bildergalerie



STARTSEITE

„Elektrifizierung ist ein Glücksgriff“



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

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



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

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

Anzeige

trans aktuell shop
EUROTRANSPORT.DE/SHOP

Trucks der Goodyear FIA European Truck Racing Championship von Tekno im Großmaßstab 1:50

Iveco S-Way 4x2 Jankowski Transport
Detaillierte Sattelzugmaschine im Design des Truck Race-Teams „Don't Touch Racing“.
Preis: 119,00 €, **Spezialpreis für Abonnenten nur 107,10 €.**
Best.-Nr.: 120387

Iveco Race Trucks von Steffi Halm und Jochen Hahn

Detaillierte, hochwertige Race Truck-Modelle der Saison 2022 von Steffi Halm und Jochen Hahn. Preis: je 155,00 €, **Spezialpreis für Abonnenten je nur 139,50 €.**
Best.-Nr. Steffi Halm-Truck: 120386
Best.-Nr. Jochen Hahn-Truck: 120382

jetzt bestellen: eurotransport.de/shop
TELEFON: +49 (0) 711 72 52 284 · E-MAIL: TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE

FERNFAHRER ROADSHOW 2024



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

Für 2024 sind fünf Termine geplant:

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

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 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 zahlreiche weitere interessante Artikel sowie kostenlose Whitepaper zum Download. Jetzt 7 Tage kostenlos testen: Jobmatch.me/de/arbeitgeber.

eurotransport.de

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

Hier der Überblick über das Newsletter-Angebot:

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

KONTAKT

Der schnelle Draht bei Fragen und Anliegen

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG

DRIVE THE FUTURE.

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.
Drive the Future.

BFS
BUSINESS FLEET SERVICES

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

STARK PREMIUM

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

HSchoch

HS-BOX® P4000®
das Palettenstaukastensystem

HS-BOX® LB1000*
unser Ladeboxeinsatz

HS-BOX® FAMILY

UNSERE CLEVEREN PLATZHALTER

* Nur in Verbindung einer Neubestellung der HS-Box® P4000® erhältlich, keine optionale Nachrüstung möglich.

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

#hsschoch
hs-schoch.de

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

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

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

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.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

STARK PREMIUM

Truck-Trailer-Bus

Mobiler Service 0172-4017968
www.unfallvermessung.de

NEUE HOTLINE

00800 03627867

KOSTENLOSES HILFETELEFON

www.docstop.eu

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

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.

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

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!

LKW-FAHRER GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

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

www.transaktuell.de

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:

Ralf Becker, 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

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

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

Anzeigenmarkt:

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

Vertrieb:

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

Anzeigenverwaltung:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
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 Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de,
Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisliste: Nr. 33, 2024,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de,
Web: www.transaktuell.de/shop

Unterstützer von



 **STARTSEITE**