



## DB InfraGO will deutliche Trassenpreiserhöhung

### Nicht im Sinne der Verkehrswende

Die Branchenbeteiligten im Schienengüterverkehr warnen vor Kostensteigerungen für Kunden und Rückverlagerungen auf die Straße. Das Bundesverkehrsministerium relativiert.

#### Kommentar

### Finanzierung ordnen

Aufregung wegen Trassenpreisen – die Idee eines Infrastrukturfonds für den Neu- und Ausbau der Schiene klingt verlockend.

#### Hintergrund

### Freigabe steht bevor

Branchenunternehmen warten auf den Start von HVO 100. Praxistests zeigen, wie der Kraftstoff sich schon bewährt.

#### Politik und Wirtschaft

### Dunkle Wolken wegen Treibhausgasen

Die Preise für Treibhausgasquoten (THG) sind massiv gefallen – Spediteure erhalten deshalb weniger Prämien für ihre E-Lkw.



#### Spedition und Logistik

### Marktübersicht Stückgutkooperationen

Die Umfrage unter acht Kooperationen zeigt: Das Jahr 2024 bleibt genauso durchwachsen wie das vergangene Jahr. Was die Netzwerke bei Nachhaltigkeit und Digitalisierung planen.

### Integration als Ziel Nummer eins

Das Geschäftsjahr 2023 war auch bei Dachser geprägt von einer schwachen globalen Logistknachfrage. Interview mit CEO Burkhard Eling über Märkte und Nachhaltigkeit.

### Die letzte Meile ist jetzt auch grün

Seit dem Jahr 2000 setzt das Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) auf nachhaltigen Transport per Kombinierten Verkehr. In der eigenen Spedition hat der Umstieg auf E-Lkw begonnen.

### Kunsttransport mit digitaler Unterstützung

Das Start-up Moviiu digitalisiert den Kunsttransport mithilfe einer KI-basierten Lösung. Der Versandprozess ist transparent und der Kunde aktiv daran beteiligt.



#### Fahrzeug und Technik

### Futuristisches Elektro-Design für den Diesel

Der neue Actros L startet mit der ProCabin in ein neues Zeitalter. Ins Auge fallen zudem die konsequente Aerodynamik-Ausrichtung und die vielen Neuerungen bei Assistenzsystemen.

### Heavy Metal-Festival für Schüttgut

Schmitz Cargobull zeigt bei seinen Kippertagen diverse Neuheiten. Darunter die zahlreichen digitalen Helfer, die den Fahrer etwa beim Rückwärtsfahren oder Abladen unterstützen.

### Abgasfrei durch die Stadt

Volvo Trucks bringt mit dem FM Low-Entry das erste Lkw-Modell rein mit E-Antrieb auf den Markt. Das Niederflurfahrerhaus sorgt für mehr Sicherheit im innerstädtischen Verkehr.

trans aktuell  
**VORTEILSWELT**  
Exklusiv für unsere Leser

#### Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

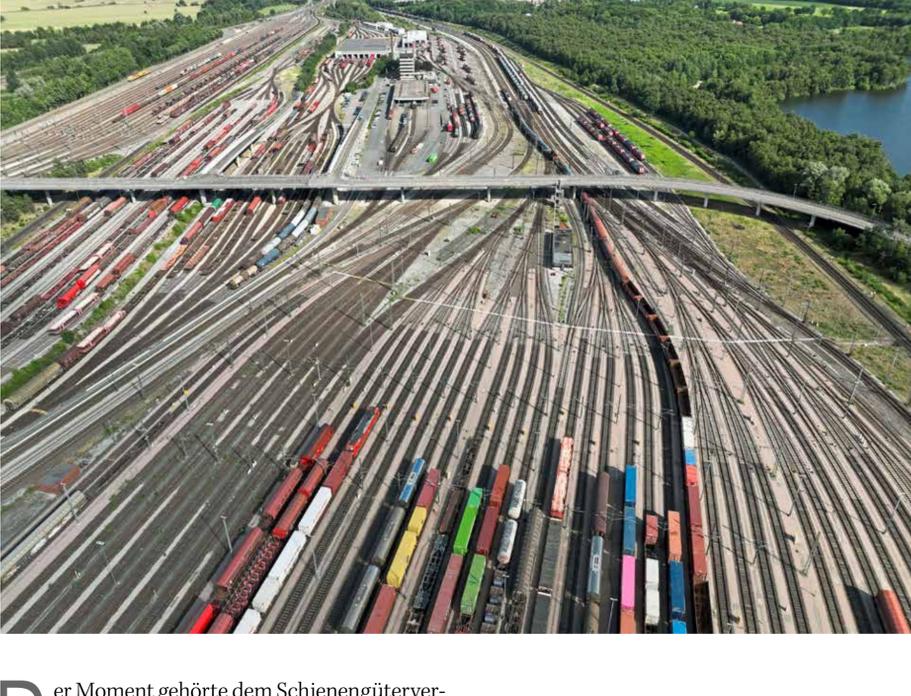
**trans aktuell** MARKT  
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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

Fotos: Oliver Lang/DB, Adobe Stock - Maren Winter, CTL, Daimler Trucks

# Nicht im Sinne der Verkehrswende

Bundesnetzagentur stimmt Trassenpreiserhöhung von 16,2 Prozent zu – Branchenbeteiligte warnen vor Kostensteigerungen für Kunden – BMDV relativiert



Der Moment gehörte dem Schienengüterverkehr: Bei einem Treffen der europäischen Verkehrsminister im Rahmen der belgischen EU-Ratspräsidentschaft stellten der deutsche Bundesverkehrsminister Volker Wisching (FDP) und Dr. Sigrid Nikuta, Vorstandsvorsitzende der DB Cargo, in Brüssel die digitale automatische Kupplung für mehr Effizienz im Zugverkehr vor. In Deutschland sorgen unterdessen Pläne für eine Trassenpreiserhöhung von mehr als 16 Prozent für Unruhe bei den Eisenbahnunternehmen.

Die Schieneninfrastrukturtochter DB InfraGO hat die Erhöhung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr um 16,2 Prozent nach dem Einverständnis der Bundesnetzagentur angekündigt. „Statt sich am Gemeinwohl zu orientieren, startet die DB das größte Trassenpreiserhöhungsprogramm in der Geschichte des Konzerns“, sagte die Geschäftsführerin des Verbands Güterbahnen, Neele Wesseln, in einer ersten Reaktion.

Normal seien in der Regel Trassenpreiserhöhungen von „nur“ sechs Prozent, „wenn die Kostensteigerungen fair auf alle Marktteilnehmer verteilt werden“, so der Verband, dessen Träger das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) ist, gegenüber trans aktuell. Würde InfraGo die Erhöhung der Trassenpreise um 16,2 Prozent durchsetzen, würde das zusammen mit der Kürzung der im Dezember erfolgten Trassenpreisförderung durch den Bund für alle Güterbahnen, auch die konzerneigene DB Cargo und ihre Töchter, von Anfang Dezember 2023 zu Mitte Dezember 2024 einen Preissprung um 121 Prozent bedeuten. Das seien 31 Prozentpunkte mehr als die – einmalige – Erhöhung der Lkw-Maut im vergangenen Dezember, so die Güterbahnen.

## Abschied von Klimazielen?

Auch KV-Operator Kombiverkehr aus Frankfurt kritisiert die Entwicklung: Die Reduktion der Trassenpreise sei als die wichtigste Sofortmaßnahme im Masterplan Schienengüterverkehr bezeichnet worden, mit dem Ziel, den Schienengüterverkehr zu stärken und mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Ebenso sollten Klimaziele mit dieser Maßnahme schneller erreicht werden. „Heute – sechs Jahre nach Einführung des Masterplans – scheinen der Bundesregierung diese Ziele wohl endgültig abhandengekommen zu sein“, sagt Kombiverkehr-Geschäftsführer Armin Riedl. „Durch die Preisanhebung durch die DB InfraGo und die Kürzung der Trassenpreisförderung durch den Bund werden sich die Trassenpreise nun sogar mehr als verdoppeln.“

Gerade in Zeiten vermehrter Bautätigkeiten, Ressourcenengpässen und mangelnder Pünktlichkeit von Zügen auf einigen Relationen und den generell seit zwei Jahren gestiegenen Kosten im Kombinierten Verkehr sei diese massive Trassenpreiserhöhung nicht nachvollziehbar.

„Das Preisdelta zwischen Straße und Schiene klafft weiter auseinander. Neben den konjunkturellen Sendungseinbrüchen im Schienengüterverkehr wird diese Maßnahme weitere Verlagerungen von der Schiene auf die Straße mit sich bringen. Ein ausgewogenes Preis-Leistungsverhältnis ist und bleibt nun mal das Kriterium Nummer eins bei der Wahl des Verkehrsträgers“, sagt Riedl auf Anfrage von trans aktuell und ergänzt: „Wir finden es schon bemerkenswert, dass sich die InfraGO beziehungsweise in der Vergangenheit die DB Netz Jahr für Jahr nach nicht nachvollziehbaren Gründen die Trassenpreise erhöht. Unseres Erachtens sollten die Trassenpreise an die Entwicklung der Lkw-Maut gekoppelt sein.“

## BMDV hat Preise im Blick

Inzwischen relativieren Bundesverkehrsministerium und DB die Pläne: Die Bundesregierung habe die Auswirkungen der Trassenpreisanpassung auf Nah-, Fern- und Güterverkehr eng im Blick, sagt ein Sprecher des BMDV auf Anfrage von trans aktuell. So setze sich das BMDV unter anderem in den laufenden Haushaltsverhandlungen intensiv dafür ein, kurzfristig Mittel zur Bezuschussung von Trassenpreisen im Personenfern- und Güterverkehr zu sichern.

„Weil das aber keine dauerhafte Lösung sein kann, müssen wir langfristig auch eine grundlegende Überarbeitung der Trassenpreissystematik in Betracht ziehen. Hierzu werden derzeit verschiedene Ansätze geprüft, um perspektivisch das Trassenpreissystem zu modifizieren“, so der Sprecher.

Auch Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der neuen Bahn-Infrastrukturgesellschaft InfraGo, hat die Risiken einer hohen finanziellen Mehrbelastung etwa des Güterverkehrs erkannt – dies könnte zu einer stagnierenden Nachfrage auf dem Schienennetz führen. „Wir müssen mit dem Bund Lösungen finden, um die überproportionalen Entgeltsteigerungen im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr zu begrenzen“, lässt er sich in der Medienschau zitieren. Denkbar sei etwa, über eine weitere Trassenpreisförderung die Erhöhung im Güterverkehr von derzeit 16,2 Prozent auf 6 Prozent zu senken.

## Güterbahnen mahnen Reformen an

Der Güterbahnen-Verband sieht jedenfalls dringend Veranlassung, das Trassenpreissystem zu reformieren. Denn „durch einen politischen Handel zwischen Bund und Ländern“ sind die Trassenpreise für den Nahverkehr auf eine jährliche Steigerung von 1,8 Prozent gedeckelt, alle darüber hinausgehenden Steigerungen müssten von den anderen Marktteilnehmern getragen werden – beispielsweise den größtenteils privatwirtschaftlich betriebenen Güterverkehr. Dies sei eine Subventionierung der günstigen Preise im Nahverkehr, und nicht im Sinne des Verkehrswandels. „Und nach unserer Ansicht auch nicht vereinbar mit dem Europarecht“, so der Verband.

Kritik muss auch die gemeinwohlorientierten DB InfraGO einstecken – denn die habe weiter die Gewinnerzielung als Unternehmensziel. Die Forderung daher: Der Bund müsse zügig das Eisenbahnregulierungsgesetz ändern und in der künftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft die Trassenpreisermittlung auf eine neue Grundlage stellen. Bei einer starken Trassenpreiserhöhung könnte es sonst passieren, dass die Endkunden, an die die Trassenpreise durchgereicht werden, höhere Preise bezahlen müssen, oder es zu mehr Rückverlagerung auf die Straße und einer ernsthafte Existenz der Güterbahnen-Unternehmen komme: „Für Verlagerer und Kunden der Güterbahnen ist der Preis neben der Zuverlässigkeit der stärkste Faktor. Wenn der Lkw günstiger anbieten kann, werden Verkehre an ihn verloren gehen – der Klimafaktor beim Güterverkehr auf der Schiene ist vielen zwar wichtig, aber nicht entscheidend“, so die Güterbahnen.

## Nachteil für Kombinierten Verkehr

Das bekräftigen auch die Unternehmen. Laut Nils Buchmann, Managing Director von Paneuropa Transport in Bakum mit Schwerpunkt Kombinierte Verkehre nach Italien, sind die Trassenpreise bei der Entscheidung eines Kunden für einen Transportdienstleister oder der Abwägung zwischen Straße oder Kombinierten Verkehr nicht unerheblich. Eine Steigerung der Trassenpreise in Kombination mit der Reduzierung der Trassenpreisförderung sei bei einem ruhigeren Marktgeschehen ein Nachteil für den Kombinierten Verkehr. „Das Ziel mehr Transporte von der Straße auf die Schiene wird dadurch verfehlt. Auch bei der Mauterhöhung auf der Straße“, sagt Buchmann.

Die Befürchtung, dass durch die Teuerung Kunden wieder verstärkt auf den Lkw umsteigen, ist laut TX Logistik leider berechtigt, wie ein Sprecher des Schienengüterunternehmens aus Hamburg mitteilt. Schon mit der Reduzierung der Trassenförderung war demnach eine deutliche Abwanderung zu beobachten. Es stehe zu erwarten, dass dieser Trend sich mit der zusätzlichen „Teuerung“ fortsetze, so der Sprecher. Laut TX Logistik machen die Trassenpreise im Kombinierten Verkehr bis zu 25 Prozent des Preises aus.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Deutsche Bahn/Oliver Lang, Kombiverkehr

## EU-ZIELE

Bei dem Treffen der Verkehrsminister wurde eine Brüsseler Erklärung erstellt, die klare und ehrgeizige Leitlinien für die nächste europäische Legislaturperiode enthält. In dieser Erklärung wird die Europäische Union aufgefordert, Schritte zu unternehmen, um den Schienenverkehr zum Rückgrat der europäischen Mobilität zu machen. Darunter:

- Die Länder sollen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu einer Priorität für den EU-Binnenmarkt machen, mit dem Ziel, das Transportvolumen bis 2030 und 2050 jeweils zu verdoppeln.
- Es sollen verbindliche Ziele für den Anteil des Schienenverkehrs an den transeuropäischen Verkehrskorridoren festgelegt und über die Erreichung dieser Ziele berichtet werden.
- Ein EU-weiter Masterplan soll dafür sorgen, das Angebot an Schienenverkehrsdiensten für Güter und Personen zu erhöhen.
- Regulatorische Änderungen sollen für gleiche Wettbewerbsbedingungen mit anderen Verkehrsträgern sorgen, insbesondere in Bezug auf die Energie- und Kraftstoffbesteuerung und die Vorschriften für staatliche Beihilfen. Zudem soll das Verursacherprinzip angewendet werden: Der Preis jedes Verkehrsträgers soll die anfallenden externen Kosten wie Umweltverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Staus widerspiegeln.
- Analyse des Bedarfs an intermodalen Terminals in der gesamten Europäischen Union und Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Sicherstellung einer angemessenen Versorgung mit diesen Terminals.
- Aufstockung des europäischen Finanzierungsangebots für den Schienenverkehr unter Nutzung aller verfügbaren Finanzierungsinstrumente.

# 138 kleinere

INFRASTRUKTUR-  
MASSNAHMEN  
PLANT INFRAGO BIS  
2025; BIS 2030 SIND  
INVESTITIONEN VON  
VIER MILLIARDEN  
EURO FÜR INSGESAMT  
355 VORHABEN GEPLANT



„Neben den konjunkturellen Sendungseinbrüchen wird diese Maßnahme weitere Verlagerungen von der Schiene auf die Straße mit sich bringen“

ARMIN RIEDL,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
KOMBIERVERKEHR

## DB INFRAGO

- Die DB InfraGO hat zum 1. Januar 2024 als die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn ihre Arbeit begonnen.
- Sie ist aus der Verschmelzung von DB Station&Service und DB Netz hervorgegangen.
- InfraGO AG ist für das rund 33.400 Kilometer lange Streckennetz der DB inklusive aller betriebsnotwendigen Anlagen und 5.400 Bahnhöfe verantwortlich. Pro Tag fahren auf der Infrastruktur mehr als 50.000 Züge.
- Das Unternehmen hat mehr als 60.000 Mitarbeitende.



STARTSEITE

# Finanzierung ordnen



Foto: Matthias Rathmann

Die Aufregung um eine Trassenpreissteigerung und die Kürzung der Trassenpreisförderung zeigt, dass der Bund und die DB ihre Hausaufgaben nicht gemacht haben.

Dabei zeigen sich bei der Schiene auch die gleichen handwerklichen Fehler wie bei der Straße, respektive der Lkw-Maut: Die kurzfristige Aussetzung beziehungsweise Reduzierung der Trassenpreisförderung um fast 50 Prozent erfolgte zum Jahresende – zu einem Zeitpunkt, zu dem Unternehmen ihre Preisberechnung in der Regel nicht mehr aufmachen.

Die angestrebte zweistellige Trassenpreiserhöhung legt nahe, dass die Erlöse auch für die Instandhaltung und damit über den eigentlichen Zweck als reine Benutzergebühr verwendet werden.

Eine derartige Erhöhung konterkariert zudem das Bestreben, die Schiene als Alternative zum Straßentransport attraktiver zu machen. Eine Teuerung macht die geplante Verkehrsverlagerung nicht einfacher.

Der Güter- und der Fernverkehr sollen nicht für den Nahverkehr die Zeche zahlen müssen. So ist der Vorschlag eines Infrastrukturfonds, von Bundesverkehrsminister Wissing vorgebracht und von den Verbänden befürwortet, also vielleicht keine schlechte Idee, um die Sanierung sowie den Aus- und Neubau der Schiene endlich ordentlich und auf lange Sicht zu finanzieren.



**Ilona Jüngst**  
**Chefredakteurin**



STARTSEITE

# Freigabe der Diesel-Alternative steht bevor

Branchenunternehmen warten auf den Start von HVO 100 an den Tankstellen – bisherige Praxistests mit dem alternativen Kraftstoff sind sehr erfolgversprechend



Der Weg für HVO 100 ist praktisch frei. Bereits Ende November 2023 hatte das Bundeskabinett paraffinische Dieseldieselkraftstoffe wie HVO 100 in die 10. Bundesimmissionschutzverordnung aufgenommen. Für die breite Einführung des klimafreundlichen Dieseleratzes fehlte bis dato nur noch das Go des Bundesrats. Dieses hat das Gremium unlängst erteilt, jetzt fehlt noch die für den 10. April geplante erforderliche Zustimmung durch das Bundeskabinett.

„Die Zustimmung zu HVO 100 ist eine wichtige und gute Entscheidung, auf die wir lange gewartet haben. Letzte Änderungen an der Kraftstoff-Verordnung, welche die Länderkammer fordert, müssen jetzt zügig und pragmatisch erledigt werden. Das Transportgewerbe, Flottenbetreiber und Autofahrer warten darauf, dass HVO 100 endlich an die Zapfsäule kommt“, sagt Dr. Florian Eck, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums.

## 15 bis 30 Cent Mehrkosten

Das Interesse an HVO 100 ist riesig. Kein Wunder, sind die Ergebnisse erster Pilotprojekte aus der Praxis doch wahrlich vielversprechend. Auch wenn die Diesel-Alternative hierzulande wahrscheinlich 15 bis 30 Cent mehr kosten wird pro Liter, lockt das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial. HVO 100-Produzenten wie Neste aus Finnland, Eni aus Italien oder Total aus Frankreich versprechen einen Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 90 Prozent, legt man die Well-to-Wheel-Betrachtung von der Produktion bis zur Verbrennung zugrunde. Der Lkw-Bauer Scania nennt eine Spanne von 50 bis 90 Prozent. In der Regel sollen es laut der Schweden immerhin 83 Prozent sein.

Echte Erfahrungen aus der Praxis haben bereits einige Transportunternehmen eingefahren, die den Einsatz von HVO 100 mit Genehmigung der Behörden vorab in ihren Flotten erprobt haben und noch erproben. Die Spedition Elfein mit Sitz in Bamberg beispielsweise hat gleich vier Mercedes-Benz Actros zwischen Anfang Oktober und Ende Dezember strikt mit HVO 100 betankt, konkret: mit HVO 100 von Varo Energy, das keinerlei Palmöl-Bestandteile enthält. 720 Kilometer täglich hat jedes Fahrzeug zurückgelegt. Versorgt wurden sie über die Betriebstankstelle in Hermsdorf.

## Kunden sind zu Aufpreis bereit

Unter dem Strich konnte Elfein laut eigener Angaben auf rund 180.000 Kilometern über 93 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Selbst der Kraftstoffverbrauch ging trotz der tendenziell geringeren Dichte von HVO 100 im Vergleich zu Diesel um ein bis zwei Prozent (2,6 l/100 km) zurück – und das bei der Betrachtung der HVO 100-Winterwerte im Vergleich zu Diesel-Jahreswerten. Die Mehrkosten beziffert das Unternehmen auf rund 25 Cent pro Liter. Im Test hat Elfein die zusätzlichen Kosten selbst übernommen. Man sehe aber auch bei den Kunden eine Bereitschaft, für Transporte mit HVO 100 wegen der positiven Auswirkungen auf das Klima einen Aufpreis zu zahlen.



„Das Thema Nachhaltigkeit ist fest in der DNA unserer Kunden und auch bei uns verankert“, lässt Elfein verlauten. Man plane bereits weitere Einsätze abseits des aktuellen Projekts. „Mit bereits 30 Prozent der Fuhrparks, der auf nachhaltige Technologien wie Bio-LNG umgestellt wurde, ist die Integration von HVO 100 ein wichtiger Schritt, um die Nachhaltigkeitsziele unseres Unternehmens zu erreichen“, heißt es. Auch die Entscheidung, Elektro-Lkw ohne spezifische Kundenaufträge eigenfinanziert zu erwerben, unterstreiche die Risikobereitschaft und die Entschlossenheit Elfeins, nachhaltige Praktiken zu fördern und umzusetzen.

## Verbrauch ist leicht erhöht

Anders als Elfein hat René Große-Vehne in Versuchen mit HVO 100 in Verteiler-Lkw, Wechselbrückenfahrzeugen und Sattelzügen in der Vergangenheit und Gegenwart einen leicht erhöhten Verbrauch erfahren. „Der Kraftstoff ist etwas teurer und der Verbrauch ist, je nach Fahrzeug und Einsatz, im unteren bis mittleren einstelligen Prozentbereich erhöht“, sagt der Geschäftsführer der GV Management GmbH, die Teil des GV Trucknet ist, das mit mehr als 1.100 Lkw unterschiedlicher Hersteller unterwegs ist. Die Anwendung sei problemlos, man habe bisher keine negativen Erfahrungen gemacht.

„Ich sehe HVO 100 als gute Übergangslösung, weil wir es im Bestandsfuhrpark einsetzen können. Außerdem lässt sich die bestehende Infrastruktur, das heißt Werkstätten und Tankstellen, nutzen“, erklärt Große-Vehne. Fakt sei aber, dass man die Mehrkosten den Kunden tragen lassen werden müssten. Unabhängig vom Einsatz von HVO 100 kompensiert GV Trucknet im Übrigen die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die es innerhalb Deutschlands verursacht. Das sowie die Nachhaltigkeit des Unternehmens ist nach ZNU-Standard zertifiziert, heißt es.

## Klimabilanz teils besser als bei E-Lkw

Pascal Schober, kaufmännischer Chef von Schober Logistik aus Waiblingen, kann ebenfalls über keine Probleme mit HVO 100 berichten. Sein Unternehmen mit rund 160 Zugmaschinen von Mercedes-Benz und Scania hat früher bereits mit Biodiesel-Erfahrungen gesammelt, heute wird an der Betriebstankstelle allein HVO 100 verzapft.

„Wir tanken pro Monat rund 66.000 Liter HVO 100“, sagt Schober. Er bezeichnet HVO 100 als gute Brücke zur Klimaneutralität. „In der Kosten-Nutzen-Bilanz ist der Biokraftstoff sehr attraktiv, mit einer CO<sub>2</sub>-Reduktion um bis zu 90 Prozent kann in der Well-to-Wheel-Betrachtung sogar der Elektro-Lkw überholt werden.“ Schober beziffert die Mehrkosten pro Liter auf aktuell 19 Cent, unter dem Strich müsse der Kunde für den Transport mit HVO 100 damit drei bis vier Prozent mehr zahlen als für Diesel-Dienstleistungen.

## Raben: 703 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart

Die Raben-Group wiederum hat Mitte Oktober ein HVO 100-Pilotprojekt gestartet. Aus anfänglich zwei wurden acht Fahrzeuge, die im Stückgutverkehr von Hamburg, in Norddeutschland und bis nach Skandinavien mit der Diesel-Alternative fahren. Betankt werden die Lkw – Wechselbrückenfahrzeuge von DAF, MAN und Volvo sowie Sattelzugmaschinen von Mercedes-Benz und Ford – auf dem Firmengelände in Hamburg. Kraftstofflieferant ist Staack Pooltankstellen.

Einen konkreten Aufpreis pro Liter HVO 100 zu Diesel will Raben auf Nachfrage nicht nennen. Mehrkosten würden aber anfallen. In Sachen CO<sub>2</sub>-Emissionen beruft sich das Unternehmen auf Angaben von Biofuel Express und nennt ein Einsparpotenzial von 86 Prozent. Für Raben ergibt sich daraus auf das Jahr hochgerechnet bei acht Lkw ein Minus von etwas mehr als 703 Tonnen. Grundlage für diese Zahl: eine Gesamtlaufleistung aller acht Lkw von 1,08 Millionen Kilometer und ein Gesamtverbrauch von ungefähr 291.600 Liter Diesel.

## Günstigere Kredite dank HVO 100

„Für uns ist dieses Projekt ein weiterer wichtiger Schritt zur Dekarbonisierung der Flotte, um die ehrgeizigen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zu erreichen“, sagt Philip Hansen, Geschäftsleiter Vertrieb und Marketing. Er sieht im unkomplizierten Einsatz von HVO 100 einen entscheidenden Vorteil: „Wir wissen, welche Auswirkungen der Betrieb unseres Fuhrparks auf die Umwelt hat, deshalb wollen wir nicht warten, sondern jetzt handeln.“

Wenn HVO 100 an öffentlichen Tankstellen zu haben ist, will Raben weitere Lkw umstellen. Die Verlagerer seien bereit, Mehrkosten zu tragen. Man arbeite aber unabhängig davon an einer positiven Klimabilanz und der Weg über HVO 100 sei der erste richtige Schritt. „Es handelt sich dabei um mehr als nur eine Marketingkampagne. Wir haben zum Beispiel einen laufenden Kredit, der durch geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen einen niedrigeren Zinssatz hat“, so Raben.

Text: Markus Bauer, Julian Hofmann, Ilona Jüngst | Fotos: Elfein, Nestle, Scania

# 90

## Prozent

WENIGER  
CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN  
SOWIE BIS  
ZU 33 PROZENT  
GERINGERE  
FEINSTAUB-  
MISSIONEN  
SIND NACH  
ANGABEN DER  
HERSTELLER  
DURCH HVO  
100 MÖGLICH

Für das Bamberger Unternehmen Elfein ist der HVO 100-Einsatz ein wichtiger Baustein in der Nachhaltigkeitsstrategie.

## DAS IST HVO 100

- HVO 100 (HVO für Hydrotreated Vegetable Oils) besteht aus hydrierten Ölen, die aus pflanzlichen und tierischen Abfall- und Reststoffen wie gebrauchtem Speiseöl gewonnen werden.
- Das es sich nicht um Anbaubiomasse handelt, steht HVO 100 in keiner Konkurrenz zum Anbau von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen.
- HVO ist geruchlos, da frei von Schwefel, Sauerstoff und Aromaten, und für sehr niedrige Temperaturen von bis zu minus 22 Grad geeignet.
- Zur Produktion des Kraftstoffs wird allerdings Wasserstoff benötigt, der zum Großteil aus fossilen Energieträgern gewonnen wird. Außerdem sollte der Lieferant mit Bedacht gewählt werden, um sicherzustellen, dass in der Produktion tatsächlich nur Abfall- und Reststoffe genutzt werden und nicht über Umwege reines Palmöl, für dessen Gewinnung mitunter Regenwald abgeholzt wird.
- Eine weitere Herausforderung ist die Frage der verfügbaren Menge: Abfall- und Reststoffe für die Produktion sind knapp und werden auch in der Industrie nachgefragt, wo die Gefahr besteht, dass bei einem zurückgehenden oder verteiltem Angebot wieder vermehrt fossile Energieträger genutzt werden.



## UNTERSCHIED ZU BIODIESEL

- HVO 100 ist nicht zu verwechseln mit Biodiesel. Produktionsprozess und chemische Zusammensetzung der Kraftstoffe unterscheiden sich deutlich.
- Konventionelle Dieselmotoren vertragen HVO 100 besser als Biodiesel, weil die Eigenschaften des Kraftstoffs fossilem Diesel ähneln. Die Dichte fällt nur etwas geringer aus, die Zündwilligkeit höher. Grundsätzlich sind für den Betrieb von HVO 100 in normalen Dieselmotoren keine technischen Anpassungen nötig. Auch ein Mischbetrieb sollte keine Motorprobleme verursachen.

# Dunkle Wolken wegen Treibhausgasen

Die Preise für Treibhausgasquoten (THG) sind gefallen – Spediteure erhalten weniger Prämien für E-Lkw



Über dem Markt für E-Mobilität ziehen dunkle Wolken auf. Nicht nur, weil die Förderung von E-Fahrzeugen im vergangenen Dezember abrupt endete. Auch die Preise für Treibhausgas-Minderungs-Quoten (THG-Quoten) bei Kraftstoffen sind im ersten Quartal 2024 auf einen neuen Tiefstand gefallen. Das bekommen auch Speditionen zu spüren, denn sie können Zertifikate für THG-Quoten zu Geld machen. Es gilt: Alle batterieelektrischen Fahrzeuge sind antragsberechtigt. Der Antrag kann über einen Dienstleister gestellt werden. Diese tragen Namen wie wirkaufendeinethg.de, emovy.de, greenair.eco, carbonify.de, ecoturn.de, stxgroup.com, fairnergy.org oder geld-fuer-eauto.de.

Der Ablauf gestaltet sich wie folgt: Zunächst kann der Spediteur seine Unterlagen bei einem solchen Anbieter hochladen. Anschließend reicht dieser die Dokumente gebündelt beim Umweltbundesamt ein. Dieses erstellt das jeweilige Zertifikat. Der Anbieter vermarktet das Zertifikat an quotenverpflichtete Unternehmen. Das sind Unternehmen, die Otto- und Dieselmotoren in Umlauf bringen, also beispielsweise Mineralölkonzerne. Pro Fahrzeug kann pro Jahr allerdings nur ein Antrag gestellt werden. Die Anzahl der Fahrzeuge ist hierbei nicht begrenzt. Der Anbieter zahlt der Spedition den Vermarktungserlös anschließend abzüglich Provision aus.

## Mehr als 1.000 Euro für schwere Lkw

Wie hoch die Provision ist, hängt von der Fahrzeugklasse ab. Für einen E-Pkw im Fuhrpark können Speditionen momentan 70 Euro Erlös, für ein leichtes Nutzfahrzeug (Klasse N1) 105 Euro, für ein Nutzfahrzeug von 3,5 bis maximal zwölf Tonnen (Klasse N2) 721 Euro und für einen Lkw mit mehr als zwölf Tonnen 1.169 Euro.

Bis vor etwa einem halben Jahr waren deutlich höhere Beträge drin. So wurde damals für ein Zertifikat eines schweren E-Lkw noch das 2,5-fache bezahlt. Was sind die Gründe für den Preisverfall? Zumindest ein Grund aus Sicht des Bundesverbands THG Quote (B-THG) mutmaßlich gefälschte Biodiesel-Importe aus China. Max Stein vom Verband B-THG Quote erklärt gegenüber trans aktuell: „Sogenanntes ‚Brown Grease‘, eine Mischung aus abgestandenen Ölen, Fetten und Abwässern, in Umlauf zu bringen ist deutlich günstiger für Mineralölkonzerne als Stromzertifikate zu kaufen.“ Und weiter: „Diese Öle mischen die Mineralölunternehmen den klassischen Kraftstoffen vor der Vermarktung bei, um die Auflagen zu erfüllen.“



„Wer am Jahresende zur besten Nachfragezeit die Antragsfrist um sechs Wochen verkürzt, darf sich nicht wundern, wenn die Glaubwürdigkeit abnimmt“

MAXIMILIAN STEIN,  
VERBAND B-THG

Anzeige

## Limited Edition: Unlimited cool #together

That's: Sharing the load.



**Der neue F-MAX Select.**

Erleben Sie höchststufenmerkmal und Sicherheit auf der Straße. Mit seinem elegantem Design, exklusiven Ausstattungsmerkmalen und einer Vielzahl von Fahrer-Assistenzsystemen bietet der F-MAX Select ein einzigartiges Fahrerlebnis. Das Editions-Model ist limitiert auf 400 Stück.

[ford-trucks.de/produkte/konfigurator/f-max-select](http://ford-trucks.de/produkte/konfigurator/f-max-select)

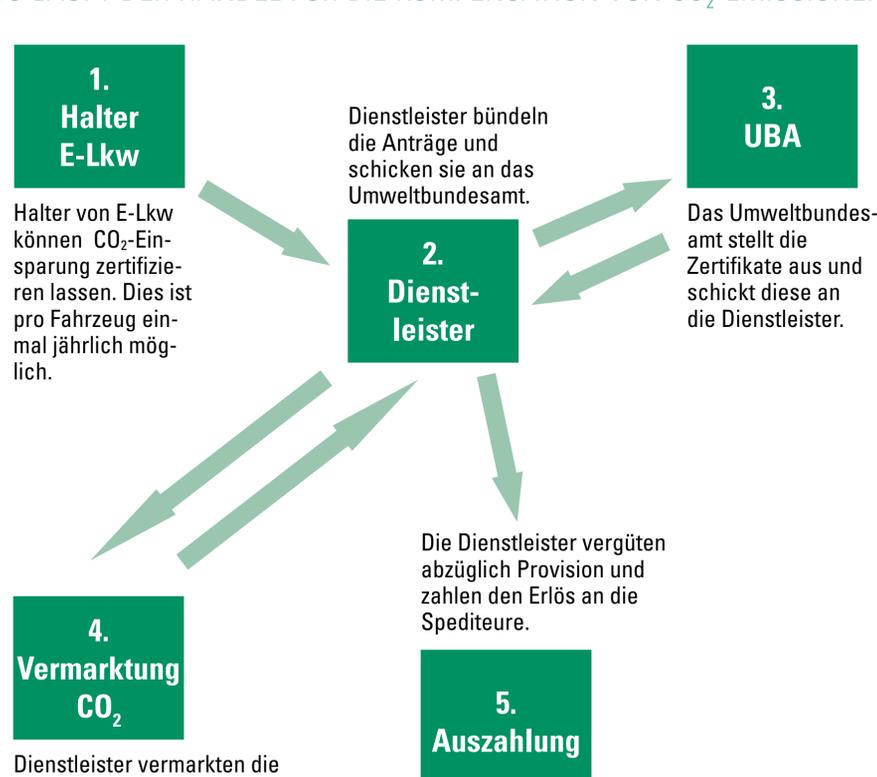


Sharing the load

Gemäß dem Statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat) wurden zwischen Januar und April 2023 rund 831.000 Tonnen Biodiesel aus China in die EU eingeführt. Dies war doppelt so viel „Brown Grease“ wie im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Damit war plötzlich ein Biokraftstoff in Deutschland doppelt auf die Erfüllung der THG-Quote anrechenbar. Juristisch ist dagegen allerdings wenig auszurichten. Zwar hatte die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) Anfang 2023 die Staatsanwaltschaft Bonn eingeschaltet. Allerdings führte dies nicht zu Konsequenzen, wie aus einer im Februar 2024 veröffentlichten Antwort der Ampel-Koalition auf eine kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion hervorgeht. Die Staatsanwaltschaft stellte das Verfahren ein, weil sie keine Anhaltspunkte für das Vorliegen einer verfolgbaren Straftat sah, heißt es in einer Antwort.

Allerdings läuft auf EU-Ebene derzeit noch ein Prüfverfahren, um künftig eventuell Schutzzölle auf Biodiesel-Importe aus China erheben zu können. Das Ergebnis ist jedoch völlig offen und wird frühestens Ende des Jahres 2024 erwartet. Nach Einschätzung des Verbandes B-THG ist der Kampf gegen diese billigen Öle zwar nicht verloren, doch schädigen die zeitlichen Verzögerungen massiv den THG-Quotenhandel in Deutschland und damit auch die finanzielle Umverteilung von Geldern von der Mineralölindustrie weg hin zur Elektromobilität.

## SO LÄUFT DER HANDEL FÜR DIE KOMPENSATION VON CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN



Doch auch die vom Bundesumweltministerium verhängte Handelsverkürzung ist nach Ansicht des B-THG dafür ursächlich. Bislang nämlich war es möglich, die Anträge für die THG-Quote bis zum 28. Februar 2023 stellen zu lassen. So konnte beispielsweise für die THG-Quote des Jahres 2022 der Antrag bis zum 28. Februar 2023 bei einem Anbieter gestellt werden. Das Ministerium hat die Antragsfrist allerdings auf den 15. November des laufenden Jahres verkürzt. Somit sind alle Fahrzeuge, die nach dem 15. November zugelassen werden, im laufenden Kalenderjahr nicht mehr antragsberechtigt. Das heißt für das vergangene Jahr, etwa 15 Prozent aller BEV-Neuzulassungen wurden nicht mehr berücksichtigt. Nach Berechnungen des B-THG sind damit etwa 25 Millionen Euro in den Wandel erneuerbarer Energien geflossen.

Verbandsvertreter Stein kritisiert dieses Vorgehen scharf. „Wer am Jahresende zur besten Nachfragezeit die Antragsfrist um sechs Wochen verkürzt, um seine Aktenberge zu sortieren, darf sich nicht wundern, wenn die Glaubwürdigkeit im Kampf gegen hohe CO<sub>2</sub>-Belastungen abnimmt.“

Um in dieser Situation den THG-Handel als Instrument des ökonomischen Regulativs für ökologisches Wirtschaften zu stärken, fordert der B-THG unter anderem die Rücknahme der Fristverkürzung und damit die Wiederherstellung des vollen Handelsjahres. Ebenso mahnt der Verband bei den Behörden mehr Tempo in Sachen Digitalisierung an. Für Fahrzeuge, die ihre Software teilweise Over-the-air updaten, müssen Dienstleister Over-the-air updaten, müssen Excel-Tabellen ausfüllen und ans Bundesumweltamt mailen. Zudem sollte das Bundesumweltministerium nach Ansicht des B-THG auch die Schätzwerte für E-Lkw nach oben anpassen. Denn die Schätzwerte sind letztlich entscheidend dafür, wie viel Speditionen für ihre Zertifikate erhalten.

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: B-THG, Adobe Stock - Maren Winter |  
Grafik: B-THG/Monika Haug

## STAKEHOLDER THG-QUOTE

- **Halter von Elektrofahrzeugen und Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur** werden für jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung vergütet
- **Umweltbundesamt** zertifiziert die jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung je Antrag
- **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** gibt jährliche Schätzwerte für Fahrzeugklassen bekannt
- **Hauptzollamt** führt Buch über die Erfüllung, Nichterfüllung und Übertragung erwirkter Quoten
- **Quotenverpflichtete Unternehmen, beispielsweise Mineralölkonzerne**, erwerben Quoten zur Erfüllung der gesetzlichen Vorhaben
- **Dienstleister** sind Bindeglied zwischen den oben genannten Akteuren

# 2024 bleibt durchwachsen

Marktübersicht Stückgutkooperationen – Mauterhöhung, sinkende Mengen und Anforderungen an Nachhaltigkeit und Digitalisierung beschäftigen die Netzwerke



Die Bedingungen sind für die Stückgutkooperationen und ihre Partner momentan nicht einfach. Sinkende Mengen und steigende Kosten treiben die Stückgutnetze um. Güttler Logistik aus Hof (Bayern) setzt auf Sicherheit und ist wie viele andere Unternehmen in mehreren Kooperationen aktiv. „Mehrere Kooperationen bieten Sicherheit, da alternative Partner vorhanden sind, falls einer wegfallen sollte“, sagt Johannes Reuther, Geschäftsführer bei Güttler Logistik, gegenüber trans aktuell.

Güttler Logistik ist seit 28 Jahren Mitglied bei Online Systemlogistik, seit Oktober 2011 im Elvis Teilladungssystem und seit März 2023 auch bei Cargo Trans Logistik (CTL). „Die Netzwerke haben unterschiedliche Stärken, wie beispielsweise den Transport von Langgut oder die Beschaffungslogistik, die einander ergänzen.“

Mit 24plus Systemverkehre arbeitet Güttler Logistik rund zwei Jahre nach dem Start der Partnerschaft künftig nicht mehr zusammen. „Zum einen aus Kostengründen und zum anderen möchten wir uns auf unsere primären Kooperationen fokussieren“, sagt Reuther. Güttler verteilte bisher 24plus-Sendungen in der eigenen Relation und versendete eigene Kundensendungen über das 24plus-Netzwerk.

Seit Oktober 2023 ist laut Reuther ein starker Rückgang am Markt zu spüren. „Im Bereich Logistik merken wir, dass Unternehmen vermehrt insourcen, um Personalkapazitäten weiter beschäftigen und optimal einsetzen zu können.“

## Mauterhöhung fordert Liquidität

Auch der Preisverfall im Fernverkehr auf dem Spotmarkt sei verheerend. „Wir sind froh, dass wir wenig Fracht auf dem freien Markt zukaufmüssen“, sagt der Geschäftsführer, der Güttler Logistik gemeinsam mit seiner Ehefrau Karin Güttler-Reuther führt.

Die Mauterhöhung zum 1. Dezember 2023 und die Mautpflicht für Erdgasfahrzeuge, die seit dem 1. Januar 2024 gilt, fordern die Liquidität des Unternehmens. „Aufgrund der wirtschaftlichen Lage – insbesondere in Deutschland – ist die größte Herausforderung die, genügend Volumen zu erhalten“, sagt Reuther. Im Bereich Stückgut würden die Kunden von Güttler Logistik gemittelt 23 Prozent weniger verladen. Die Folge: „Die Differenz muss durch die Neukundenakquise kompensiert werden.“

Auch die Netzwerke sind aktiv: Um dem „massiven Mengenrückgang“ entgegenzuwirken, hat CTL aus Homberg (Efze) in Hessen nach eigenen Angaben entsprechende Maßnahmen und Innovationen aufgeföhren. Mit dem neuen Produkt CTL Collect können Stückgutsendungen von überall in Europa abgeholt und zugestellt werden – ohne dass der Auftraggeber diese Sendung zu sich holen muss. Erstmals können auch Privatpersonen Sendungen abholen. Neue internationale Partnerschaften, IT-Erweiterungen in Bereichen wie Sendungsverfolgung, Datenverfügbarkeit und Track & Trace sollen ebenfalls helfen.

Sinkende Mengen spürt auch 24plus mit Sitz in Haunack-Unterhaun (Hessen). „Im Vergleich zu den ‚Corona-Jahren‘ sind infolge des zurückgegangenen Konsums in jedem Bereich die Mengen deutlich verringert“, heißt es auf Nachfrage von trans aktuell. Die Gesellschafter und Systempartner der Stückgutkooperation müssten trotz gesunkener Mengen und hoher Kosten das Jahr 2024 erfolgreich überstehen. „Allgemein werden die Kosten weiter steigen, vor allem die Personalkosten“, prognostiziert die Kooperation. Aber auch mit einer Sachkostensteigerung sei zu rechnen.

## 24plus mit neuer IT-Plattform cubit24

Um weiterhin ein attraktives Netz zu sein, entwickelt sich 24plus in der IT weiter. Mit der neuen IT-Plattform cubit24 schafft die Kooperation nach eigenen Angaben eine Kommunikationsplattform, über die die Partner miteinander vernetzt sind. Die Plattform ermögliche vollkommene Transparenz über den Status sowie eine sofortige Kostenübersicht jeder Sendung.

IDS Logistik aus Kleinostheim (Bayern) treibt die Digitalisierung der Stückgutprozesse ebenfalls voran. Die Kooperation will damit dem Personalmangel, der vor allem den Fahrerbereich und den Umschlag trifft, entgegenwirken und die Effizienz im IDS Netz weiter steigern. Dazu führt sie eine optimierte Dispo- und Fahrersoftware im Nahverkehr inklusive Echtzeittracking ein. Aber auch der digitale Lieferschein und die Cybersicherheit stehen im Fokus.

## IDS Logistik legt Stufenplan vor

Ein wichtiges Thema im Jahr 2024 ist für IDS demnach Nachhaltigkeit und damit verbunden die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zu Jahresbeginn hat die Kooperation die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele bis 2030, 2040 und 2050 veröffentlicht. Das erste Etappenziel ist bis 2030 ein Minus von 21 Prozent bei den Emissionen. Bis 2040 sollen es 60 Prozent weniger Schadstoffe sein. Bis 2050 strebt die Stückgutkooperation nach eigenen Angaben die Klimaneutralität an.

Um dieses Ziel zu erreichen, führt IDS in diesem Jahr die automatisierte Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks ein. Diverse Pilotprojekte zu alternativen Antrieben und der Einstieg in das ESG-Reporting sind ebenfalls geplant. Den Fuhrpark auf alternative Antriebe umzustellen, sei aufgrund der hohen Kosten aber problematisch.

Von den Auswirkungen der Mauterhöhung zum 1. Dezember 2023 sind die Netzwerke genauso betroffen wie ihre Partner. „Durch die Mauterhöhungen sind die Stückgutnetze gezwungen, diese Kosten an die Spediteure weiterzugeben. Dies führt derzeit zu einer Mehrbelastung unserer Partner“, sagt Paul Walter, der seit Januar dieses Jahres Geschäftsführer der Stückgutkooperation Simcargio ist.

Nach mehr als 20 Jahren bei CTL wechselte er im April 2023 als Chief Digital Officer (CDO) zu Simcargio mit Sitz in Sinzig (Rheinland-Pfalz). Es sei auch nicht sicher, ob es den Spediteuren gelingen werde, diese Kostensteigerung an die Kunden weiterzugeben. „So wird die Marge immer kleiner“, sagt Walter.

Text: Franziska Nieß |

Fotos: Güttler Logistik, CTL, Simcargio



„Aufgrund der wirtschaftlichen Lage – insbesondere in Deutschland – ist die größte Herausforderung die, genügend Volumen zu erhalten“

JOHANNES REUTHER,  
GESCHÄFTSFÜHRER BEI  
GÜTTLER LOGISTIK

## DER DSLV-KOSTENINDEX FÜR DAS 2. HALBJAHR 2023

- Der Kostenindex des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik stellt die Prozesskosten der Stückgutlogistik halbjährlich den Vergleichszeiträumen der Vorjahre gegenüber.
- Für die zweite Jahreshälfte 2023 zeigt sich: Die sendungsbezogenen Abwicklungskosten sind um 3,2 Prozent gestiegen.
- Vor allem der Personalkostenzuwachs (plus 4,6 Prozent) und die Sachkostentwicklung (plus 4,1 Prozent) sind dafür verantwortlich.
- Zu den weiteren Faktoren zählt der DSLV wachsende Flächen-, Energie- und Versicherungskosten sowie Betriebskosten für digitale Technologien. Die Mauterhöhung zeigt erste Auswirkungen. Die Mautkosten fließen aber noch zu einem geringen Anteil in die Berechnung ein.



„Durch die Mauterhöhungen sind die Stückgutnetze gezwungen, diese Kosten an die Spediteure weiterzugeben“

PAUL WALTER,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
BEI SIMCARGIO

## DIE STÜCKGUTKOOPERATIONEN UND IHRE WACHSTUMSZAHLEN FÜR DAS JAHR 2023 IM ÜBERBLICK

	<b>24plus</b> logistics network <b>24plus</b> Systemverkehre	<b>Cargoline</b>	<b>CTL</b> Cargo Trans Logistik	<b>IDS</b> LOGISTIK VON MENSCHEN GEFÜHRT IDS Logistik
Firmensitz	Haunack	Frankfurt a.M.	Homberg (Efze)	Kleinostheim
Zahl der Mitglieder und Gesellschafter	64 gesamt, 49 (System-) Partner, 15 Gesellschafter (sind gleichzeitig Systempartner)	55 gesamt, 40 (System-) Partner, 15 Gesellschafter	189 Systempartner, davon 93 Aktionäre	11 gesamt, 4 Systempartner, 7 Gesellschafter
Anzahl der Fahrzeuge	k.A.	k.A.	k.A.	3.600
Hub-/Depot-Standorte (Anzahl/Ort)	ein Zentralhub, zwei Regionalhubs	ein Zentralhub, zwei Regionalhubs	Zentralhub Homberg (Efze), Regionalhubs: Aurach, Düsseldorf, Grolsheim, Lauenau, Leipzig	Zentralhub in Neuenstein bei Bad Hersfeld, Regionalhubs: RUB Nord in Langenhagen bei Hannover und RUB Süd in Satteldorf bei Crailsheim
Erzieltes Jahresvolumen 2023 (bzw. erwartete Menge), prozentuale Veränderung zu 2022	5,52 Mio. Sendungen, -7,4% Veränderung; 1,29 Mio. t. Tonnage, -7,2% Veränderung	12,48 Mio. Sendungen, -4,8% Veränderung	2,45 Mio. Sendungen, -4,1% Veränderung; 761.000 t. Tonnage, -7,5% Veränderung	15,71 Mio. Sendungen, -5,6% Veränderung; 3,24 Mio. t. Tonnage, -7,2% Veränderung
Quote Direktverkehre/Hubverkehre:	60% Direktverkehre, 40% Hubverkehre	91% Direktverkehre, 9% Hubverkehre	100% Hubverkehre	89,4% Direktverkehre, 10,6% Hubverkehre
Anteil B2C-Sendungen Erwartete Veränderung für 2024 gegenüber 2023	12% kein Wachstum erwartet	8% Veränderung: -2%	9,2% Sendungen national: +3,5% Veränderung, international: +15% Veränderung	16,1% kein Wachstum erwartet

	<b>Online</b> System-Logistik	<b>SIM CARGO</b>	<b>NG</b> network NG.network	<b>VTL</b> Vernetzte-Transport-Logistik
Firmensitz	Paderborn	Sinzig	Niederaula	Fulda
Zahl der Mitglieder und Gesellschafter	103 gesamt, 95 Systempartner, 38 Gesellschafter (die gleichzeitig Systempartner sind)	257 (System-) Partner, 3 Gesellschafter	13 Systempartner an deutschlandweit 46 Standorten, 4 Gesellschafter (die gleichzeitig Systempartner sind)	128 gesamt, 95 (System-) Partner, 33 Gesellschafter
Anzahl der Fahrzeuge	280	k. A.	ca. 6.000	k.A.
Hub-/Depot-Standorte (Anzahl/Ort)	zwei Zentralhubs, drei Regionalhubs	Zentraler Umschlagpunkt in Homberg (Efze), 1 Nord-Hub, 1 Süd-Hub, 9 nationale Transshipment-Points (TSP), 7 internationale TSP	1 Zentralhub	1 Zentralhub (Fulda) 2 Regionalhubs (Raum Hannover und Raum Gelsenkirchen)
Erzieltes Jahresvolumen 2023 (bzw. erwartete Menge), prozentuale Veränderung zu 2022	3,06 Mio. Sendungen, -0,23% Veränderung; 1,39 Mio. Tonnen, -3,15% Veränderung	1,38 Mio. Sendungen, -13,3% Veränderung; 461.732 t Tonnage, -17,6% Veränderung	6,2 Mio. Sendungen, -8,01% Veränderung; 2,1 Mio. t. Tonnage, -8,71% Veränderung	1,27 Mio. Sendungen, -6,6% Veränderung; 465.935 t. Tonnage, -8,3% Veränderung
Quote Direktverkehre/Hubverkehre:	22% Direktverkehre, 88% Hubverkehre	72,9% Direktverkehre, 27,1% Hubverkehre	92,2% Direktverkehre, 7,8% Hubverkehre	100% Hubverkehre
Anteil B2C-Sendungen Erwartete Veränderung für 2024 gegenüber 2023	6% kein Wachstum erwartet	11% Sendungen: -7% Veränderung; Tonnage: -10% Veränderung	11,3% k.A.	6,8% Sendungen: 0-1% Veränderung; Tonnage: 0-1% Veränderung

Recherche und Aufbereitung: Franziska Nieß, Uta Sichel, Quelle: Unternehmen, Angaben teilweise gekürzt, kein Anspruch auf Vollständigkeit; k.A.=keine Angaben, Stand: 04/2024

**STARTSEITE**

# Integration als Ziel Nummer eins

Interview mit Burkhard Eling, CEO von Dachser – Herausforderung Elektromobilität



**trans aktuell: Herr Eling, Sie wollen Dachser zum „integriertesten Logistiker“ machen. Was bedeutet das konkret?**

**Eling:** Damit meinen wir die Integration verschiedener Komponente einer Supply Chain. Wir haben in Europa ein enges physisches Netz aufgebaut, um unsere Kunden vollumfassend zu bedienen. Gemeint ist aber auch die Integration aller Netze sowie der Systeme, wie der IT-Komponenten, die auch einen positiven Einfluss auf die Leistungserbringung für unsere Kunden haben. Am Ende steht ein „Global Groupage“-Service, als ein globaler Sammelgutverkehr, der auch die noch stärkere Verzahnung der beiden Geschäftsfelder Air & Sea Logistics sowie Road Logistics beinhaltet.

**Um ein noch engeres Netzwerk zu knüpfen, setzen Sie auch auf Übernahmen, 2023 etwa in Schweden, den Niederlanden sowie Australien und Neuseeland. Was planen Sie 2024?**

Wir planen zunächst einmal die Integration der Zukäufe in unser Netzwerk – Müller Fresh Food Logistics, ACA International, Frigoscandia und das Stückgutgeschäft von Fercam. Mittel- und langfristig haben wir etwa in der Luft- und Seefracht noch weiße Flecken im Bereich Asien-Pazifik und The Americas, spezifisch USA und Kanada, aber auch in Italien. Auch in Ländern, in denen wir schon sind, wollen wir uns vergrößern, etwa in Südostasien. Das sind die Industriestandorte, die in den nächsten Jahren schneller wachsen. Wir wollen eine weltweite Stückgutlogistik sicherstellen. Aufbauend auf dem Set-up in Europa, aber mit einer guten Verzahnung in die ganze Welt, ist eine reibungslose globale Stückgutlogistik von Haustür zu Haustür unser Ziel.

**Ein Thema, um das aktuell keiner herumkommt: Elektromobilität. Wann wird die Flotte, die für Dachser fährt, umgestellt sein?**

Aktuell haben wir rund 60 batterieelektrische Fahrzeuge im Einsatz und betreiben drei E-Mobility-Standorte im Netzwerk, wo wir neue Technologien schwerpunktmäßig testen. Die Schwierigkeit war bisher die Verfügbarkeit von E-Lkw. Hier ist Bewegung in den Markt gekommen und wir hoffen mit einer größeren Produktion natürlich auf verringerte Stückkosten. Es ist schwierig, eine Aussage zu treffen, wann die Umstellung voll erfolgt sein wird. Ich denke, es braucht sicher 20 Jahre, bis wir einen relevanten Anteil dekarbonisiert haben werden.

## ZUR PERSON

- Burkhard Eling ist seit 2021 Chief Executive Officer (CEO) bei Dachser.
- Zuvor war er bereits acht Jahre lang CFO bei dem Kemptener Unternehmen, zu dem er 2012 wechselte.
- Der Diplom-Wirtschaftsingenieur war jahrelang in führenden Positionen in der Baubranche tätig. Stationen absolvierte er unter anderem bei Hochtief und Philipp Holzmann.

Anzeige



## 20 Jahre European Road Safety Charter

**20 Jahre nach Unterzeichnung der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit ruft DEKRA, einer der 39 Erstunterzeichner, dazu auf, bei den Anstrengungen für die Verkehrssicherheit nicht nachzulassen. „Bei allen Erfolgen, die erzielt wurden, müssen wir uns eingestehen, dass die Zahl der Verkehrstoten seit rund zehn Jahren nur noch sehr langsam sinkt“, so Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH.**

Am 6. April 2004 unterzeichneten Ministerinnen und Minister von 15 EU-Staaten und zehn Beitrittskandidaten sowie Repräsentanten von Verbänden und Unternehmen in Dublin die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit, darunter für DEKRA der damalige Vorstandschef Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler.

„Die Sicherheit im Straßenverkehr ist unser gemeinsames Ziel und unsere gemeinsame Verantwortung. Beim Start der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit im Jahr 2004 war die Vision, eine Plattform für alle zu schaffen, die sich für sicherere Straßen in Europa einsetzen, und ihre Erfahrungen zu teilen. DEKRA gehörte zu den Erstunterzeichnern und ist seitdem ein aktives und geschätztes Mitglied“, so Kristian Schmidt, EU-Koordinator für Verkehrssicherheit.

Heute haben sich der Charta mehr als 4.000 Mitglieder angeschlossen. Im Jahr der Unterzeichnung starben in den heutigen Mitgliedsstaaten der EU insgesamt etwa 44.800 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen. Bis 2014 sank diese Zahl auf ca. 24.200. Seitdem hat sich die Dynamik allerdings deutlich abgeschwächt, auch wenn die Entwicklungen in den Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich

sind. Im vergangenen Jahr wurden nach vorläufigen Zahlen 20.400 Menschen auf den Straßen der EU getötet.

„Der Mobilitätswandel hin zu aktiven und nachhaltigeren Formen der Verkehrsteilnahme – etwa mit dem Fahrrad, mit dem Pedelec oder zu Fuß – sowie neue Mobilitätsformen wie E-Scooter bringen zusätzliche Herausforderungen mit sich. Aber auch die zunehmende Ablenkung durch Smartphones und andere elektronische Geräte ein negativer Faktor, bei dem wir ansetzen müssen. Es ist viel Überzeugungsarbeit nötig, um hier Fortschritte zu erzielen“, so Fehlauer.

Assistenzsysteme und automatisierte Fahr-funktionen können die Folgen menschlicher Fehler abmildern. Allerdings sieht Fehlauer auch neue Risiken: „Gerade sehr gut und zuverlässig funktionierende Systeme insbesondere etwa in den Bereichen Abstandsregelung und Spurhalten verleiten zu viele Verkehrsteilnehmer dazu, sich auch anderen Aufgaben als dem Fahren zuzuwenden“, gibt er zu bedenken. „Bei den aktuellen Systemen bleibt aber die Verantwortung immer noch beim Menschen, davor darf niemand die Augen verschließen.“

**Wie plant Dachser das Thema Laden und Energie?**

Für mich ist das größere Thema inzwischen die Ladeinfrastruktur. Wir können da einiges selbst machen, es besteht aber immer eine große Abhängigkeit von lokalen Energieunternehmen, die die notwendige Energie zur Verfügung stellen.

**Produziert Dachser auch selbst Strom?**

In puncto eigene Energie haben wir Dachser schon 2022 weltweit auf Grünstrom umgestellt. Wo es möglich ist, möchten wir natürlich viel selbst produzieren, etwa über Photovoltaikanlagen auf eigenen Dachflächen. Bis 2025 werden wir die Kapazitäten auf mehr als 20.000 kWp vervierfachen. Über power purchase agreements, also Stromkaufvereinbarungen, sichern wir uns zudem langfristig grünen Strom und beteiligen uns auch an den Investitionskosten für Solar- und Energie-Parks.

**Thema ist weiter die Reichweite bei den E-Lkw. Wie wird Dachser mittelfristig die Disposition umbauen?**

Das ist Teil der Projekte unserer Klimaschutz-Strategie, neben den e-Mobility-Standorten, wo wir das Lade- und Strommanagement testen. Über die vielen Testmöglichkeiten wird auch analysiert, wie sich die Prozessabläufe ändern, wie in den Umschlaganlagen. Wir sind so früh dabei, weil wir sicher sind, dass wir künftig unsere Prozesse anders modellieren müssen, und das auch unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts etwa bei der Batterietechnologie.

**Dachser ist europaweit tätig. Wie stark sind aus Ihrer Sicht die Brüche, was die Verkehrswege angeht?**

E-Mobilität ist in unseren Augen noch ein sehr nationales Thema, denn Deutschland ist bei dem Fokus auf diese Themen in der Logistik relativ weit vorne. Da ist es für einen europäischen Stückgutanbieter natürlich eine große Herausforderung, ein Ziel hinsichtlich der Dekarbonisierung zu nennen, weil wir sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten in den EU-Ländern haben. Am Ende sind wir jedoch alle an eine europäische Gesetzgebung und die gleichen Rahmenbedingungen gebunden. Durch die höheren Kosten der CO<sub>2</sub>-Bepreisung steigt der Druck immer mehr, und das für alle.

**Wer trägt in Europa die rote Laterne?**

Das will ich so gar nicht sagen. Wenn man etwa den Lang-Lkw betrachtet, der je nach Typ auch mit 5 bis 25 Prozent zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen könnten, dann tut sich Deutschland immer noch sehr schwer mit der Umsetzung. Anders hingegen die nordischen Länder, Spanien oder die Niederlande, wo deutlich mehr Lang-Lkw-Kapazitäten bei Dachser im Einsatz sind.

**Dachser hat auch einen Wasserstoff-Lkw im Einsatz. Wie ist die Strategie hier?**

Wir planen natürlich eine Aufstockung auf mehr Fahrzeuge, wenn die Zeit gegeben ist. Für uns ist das im Fernverkehr weiter eine mögliche Option. Aber hier ist das Thema Infrastruktur sogar noch mehr zu berücksichtigen, weil es nur bestimmte Standorte in Deutschland mit Tankinfrastruktur gibt. In einer gemeinsamen Studie mit der Hochschule Kempten haben wir aber bereits unser Niederlassungsnetz mit der bestehenden und der künftigen Ladeinfrastruktur übereinandergelegt.

**Klimaschutz in der Logistik heißt bislang auch, dass der Kunde meist nicht dafür zahlt. Wie geht Dachser vor?**

Es wird zunächst keiner einen freiwilligen Schritt machen. Wenn wir in Zukunft aber durch die alternativen Antriebe höhere Einsatzkosten haben, vor allem, wenn es um Infrastruktur und Fahrzeuge geht, werden wir diese natürlich an die Kunden weiterreichen müssen. Wenn wir ehrlich sind, stellt sich immer die Frage, wie viel wir alle bereit sind, für grün produzierte und transportierte Produkte zu bezahlen. Denn es ist ein Irrglaube, dass ein grünes Produkt genau so günstig herzustellen und einzukaufen ist, wie ein konventionelles Produkt.

**Welche Kundenbranchen zeigen sich aktuell an einem klimaneutralen Transport am meisten interessiert?**

Das ist unterschiedlich, aber die meisten Nachfragen kommen aus dem Bereich Konsumgüter. Aber auch Industrieunternehmen schreiben sich immer mehr dem Thema. Viele sind nicht bereit, mehr zu bezahlen, solange wir keinen flächendeckenden grünen Transport darstellen können, sondern nur einzelne Kundenprojekte mit einzelnen Linien. Zunächst bleibt das Thema daher ein Differenzierungsmerkmal für eine Kundenschaft, die bereit ist, mehr zu zahlen. Aber irgendwann wird es durch die gesetzliche Regelung zum Standard werden.

**Weitere Investitionsthemen sind Automatisierung und die Digitalisierung.**

Für Automatisierung ist unser Hochregallager in Memmingen ein gutes Beispiel; es ist vollautomatisiert und hat mehr als 50.000 Palettenstellplätze. Das Thema Automatisierung ist ein Weg, den wir weiter prüfen, dazu braucht es jedoch die geeignete Gutstruktur und eine sehr homogene Sendungscoupage. Im Lagerbereich haben wir außerdem schon autonom fahrende Fahrzeuge im Test. Das wollen wir sukzessiv ausrollen. Die Fahrzeuge helfen bei der Umlagerung von Paletten im Warehouse und zukünftig bei der Bestückung vom Warehouse in das Umschlaglager. Hier legen wir großen Wert darauf, dass sie auch im Mischbetrieb funktionieren. Weitere Automatisierungsideen drehen sich immer darum, unsere Mitarbeitenden bei ihrer Arbeit zu unterstützen, beispielsweise durch Exoskelette.



**Und was ist Ihr Herzensprojekt bei der Digitalisierung?**

Ich bin vor allem stolz auf den Digitalen Zwilling @ILO, bei dem ich von der ersten Vertragsunterzeichnung bis zur Entwicklung zusammen mit dem Fraunhofer IML im Rahmen des Enterprise Labs dabei gewesen bin. Es ist toll, wie über die Jahre der Entwicklung ein so beeindruckendes Projekt herausgekommen ist; und noch viel spannender sind die Möglichkeiten, die das Projekt noch bietet. Zunächst wird es aber in unserem Netzwerk weiter ausgerollt.

**Als CEO eines großen Konzerns – welche fünf Punkte würden Sie aktuell der Politik ins Aufgabenheft schreiben?**

Nur fünf aufzuzählen, würde mir schwer fallen. Was ganz entscheidend ist, ist die Planungssicherheit. Die Horizonte, in denen wir investieren und Finanzmittel allokalieren, sind sehr langfristig gesteckt, und das ist gerade bei den umfangreichen und langfristigen Klimaschutzmaßnahmen der Fall. Unternehmen müssen sich also auf bestimmte Regelungen verlassen können, um zu investieren. Die KsNI-Förderung, die abgeschafft wurde, ist ein Beispiel, wie man es nicht machen sollte.

**Immerhin hat die EU-Politik ein leicht geändertes EU-Lieferkettengesetz geliefert. Wie haben Sie das geplant?**

Wir haben im Vorfeld die vertraglichen Rahmenbedingungen mit unseren Partnern angepasst und Klauseln ergänzt. Wir fahren zudem gerade ein System hoch, mit dem wir ein Monitoring unserer Partner betreiben können. Uns geht es vor allem darum, die Verlässlichkeit der Partner sicherzustellen. Denn in der Logistik stellt sich die Situation etwas anders dar: Anders als bei Unternehmen, die in Asien etwa nur Produktionsstrecken betreiben, haben wir Partner, die in unmittelbarem Kontakt zu unseren Niederlassungen stehen, wir agieren also direkt mit den Mitarbeitenden.

**Wie hat 2024 für Dachser begonnen?**

Wir bilden die unseren mehrerhunderttausend Kunden in Europa mit unterschiedlichsten Branchen ab. Daher sind wir glücklich, nicht nur die energintensiven Branchen wie Chemie oder Automobil als Kunden zu haben. Aber selbst mit unserer diversifizierten Kundenlandschaft ist das Jahr verhalten angefallen, etwa im Industriebereich, während der Food-Bereich so wie letztes Jahr mit Wachstum gestartet ist. Am Ende verlieren wir zwar kaum Kunden, aber wachsen derzeit auch nicht mit unseren Kunden.

Text: Ilona Jüngst, Carsten Nallinger | Fotos: Dachser

## DACHSER-BILANZ 2023

- Das Geschäftsjahr 2023 war bei dem Kemptener Logistikdienstleister Dachser geprägt von einer schwachen weltweiten Logistikanfrage, die auf deutliche Überkapazitäten und stark sinkende Raten in der Luft- und Seefracht traf.
- „2023 war kein einfaches Jahr, dennoch blicken wir zufrieden in die Zukunft“, sagte CEO Burkhard Eling bei der Bilanzvorstellung in München. Nach der Sonderkonjunktur infolge der Corona-Pandemie und weltweiten Lieferkettenunterbrechungen kehre die Logistikbranche zur Normalität zurück.
- Der Konzernumsatz verringerte sich 2023 demnach im Vergleich zum Vorjahr 2022 um 12,5 Prozent und blieb bei rund 7,1 Milliarden Euro. Die transportierten Mengen sanken um 4,6 Prozent auf rund 77,4 Millionen Sendungen, die Tonnage verringerte sich um 6,5 Prozent auf rund 40 Millionen Tonnen.
- Der Geschäftsbereich Road Logistics, mit den Sparten European Logistics sowie Food Logistics, steigerte seinen Umsatz im Jahr 2023 um 1,8 Prozent auf 5,8 Milliarden Euro. Die Zahl an Sendungen nahm dagegen um 4,7 Prozent, die transportierte Tonnage um 6,5 Prozent ab.
- Die Sparte European Logistics hielt den Umsatz gegenüber dem Rekordjahr 2022 nahezu konstant bei 4,4 Milliarden Euro; die Geschäftseinheit Food Logistics verbuchte 2023 erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr und steigerte ihren Umsatz um 9,7 Prozent auf 1,4 Milliarden Euro. Insgesamt transportierte Dachser Food Logistics 10,9 Millionen Sendungen, etwas mehr als im Vorjahr, während die Tonnage um 3,8 Prozent sank.
- Der Bereich Air & Sea Logistics litt unter der Kombination aus schwacher Nachfrage und mehr Frachtraum in der Luft- und Seefracht. Die stark sinkenden Frachtraten sorgten für einen sinkenden Rückgang von 46,3 Prozent im Vergleich zu 2022 auf 1,3 Milliarden Euro. Die Zahl der Sendungen konnte um 2,4 Prozent gesteigert werden, die Tonnage nahm um 7,9 Prozent ab.
- Die Zahl der Mitarbeitenden erhöhte sich um 1.100 auf 34.000 Mitarbeitende an weltweit 382 Standorten.

## 77,4 Millionen

## SENDUNGEN MIT EINEM GEWICHT VON 40 MILLIONEN TONNEN HAT DACHSER 2023 BEWEGT

## 500 Millionen

## EURO SIND 2024 AN INVESTITIONEN GEPLANT

**Paukenschlag bei Dachser: Mega-Übernahme in Italien**

**STARTSEITE**



# Transport ist eine Kunst

Moviiu digitalisiert den Kunsttransport – KI-basierte Lösung erleichtert für Kunden den Auftragsprozess – eine besondere Herausforderung ist die Verpackung



Die Objekte sind oft seit hunderten von Jahren dieselben – aber der Transport verändert sich. Denn die Digitalisierung macht auch vor der Kunstszene nicht Halt. Das zeigt das Beispiel des Start-ups Moviiu. In Frankreich und der Schweiz ist das gleichnamige Online-Tool der Firma mit Hauptsitz in Genf (Schweiz) bereits seit 2020 verfügbar. „Wir hatten in der Corona-Zeit Kapazitäten für die Entwicklung frei“, sagt Matthias Philipp, der bei Moviiu für den deutschen Standort verantwortlich ist.

Seit November 2023 gibt es die digitale Lösung Moviiu, die an die gängigen E-Commerce-Plattformen erinnert, auch für den deutschen Kunstmarkt. „Deutschland hat eine interessante Kunstszene“, sagt Philipp im Gespräch mit trans aktuell. Anders als in Frankreich, wo sich die Kunstszene hauptsächlich in Paris befindet, oder in der deutlich kleineren Schweiz, zählen in Deutschland einige Städte zu den Hotspots: Berlin, Köln, Düsseldorf und München.

Moviiu ist ein eigenfinanziertes Start-up, das auf organisches Wachstum setzt. In Deutschland arbeitet das junge Unternehmen mit der Schwesterfirma Knab Art Handling zusammen, nutzt deren Lagerflächen am Hauptsitz in Düsseldorf und in Berlin. Im Laufe dieses Jahres soll ein weiterer Standort in München hinzukommen.

## Der Service bietet zwei Varianten

Der Service von Moviiu bietet zwei Möglichkeiten. Entweder buchen die Kunden den sogenannten White-Glove-Service, bei dem – gemäß dem englischen Namen – Mitarbeitende das Kunstwerk mit weißen Handschuhen einpacken, ins Lager fahren und sich um den Transport zum Kunden kümmern. Dort angekommen, packen sie es aus und hängen es auf. Natürlich mit weißen Handschuhen, um die wertvolle Ware nicht zu beschädigen.

Die zweite Möglichkeit: Der Versender bekommt nach Eingang der Bestellung die Verpackung nach Hause geliefert, packt die Ware ein und bucht über die Plattform den Transport. Wie bei anderen Liefermodellen wird der Kunde über die einzelnen Versandschritte informiert. „Bei dieser Lösung ist der Kunde am Prozess beteiligt“, sagt Philipp. Mithilfe von Künstlicher Intelligenz (KI) erhalten Versender und Empfänger in Sekundenschnelle die wichtigsten Infos wie Transportpreis, Versandbedingungen und die optimale Verpackungsgröße.

Die smarte Lösung ist laut Philipp einfach zu handhaben und macht den Nutzern keine Probleme. Oft handelt es sich um Kunden aus dem B2B-Bereich, wie zum Beispiel Auktionshäuser, Galerien, Sammler und generell Kunstliebhaber.

## Teil der Chenue-Gruppe

Moviiu ist Mitglied der französischen Chenue-Gruppe und kann auf ein Netzwerk von 15 Schwesterfirmen zurückgreifen. „Das hat uns den Start erleichtert“, sagt Philipp, der selbst aus der Kunstszene kommt. Neben der Pressearbeit bei der Berlin Art Week hat er bereits eine Ausstellung über deutsche Handwerkskunst geleitet.

Drei Jahre ist er dafür durch die Welt gereist, organisierte zusammen mit seinem Team alles selbst. „Dabei hatte ich viel mit Logistik zu tun.“ Er fand Gefallen an dem Bereich und ist so im September 2023 bei Moviiu gelandet, um den deutschen Standort zu managen und ihn bei den Kunden bekannt zu machen. „Kunsttransporte sind eine tolle Nische, weil das Produkt absolut im Mittelpunkt steht und besondere Aufmerksamkeit verlangt“, sagt Philipp.

Das zeigt sich vor allem bei der Verpackung. Die Verpackungsmaterialien benötigen mehr Lagerfläche als die Objekte selbst. Denn die werden ja von Galerien, Sammlern oder Ausstellungen zu den Kunden geliefert und müssen in der Regel nur kurz zwischenlagern.

## Komplexe Verpackung in Holzkisten

Die Verpackung allerdings ist komplex. Viele Kunstspeditionen nutzen maßgefertigte Holzkisten. Moviiu verschickt die Ware in Panzerkarton, der zu allen Seiten hin mit recycelbarem Schaumstoff ausgelegt ist. Ein weiterer Rahmen um das Gemälde soll Stöße abfedern. Eine Folie aus Pergamynpapier bietet zusätzlichen Schutz. „Wir haben viele Tests durchgeführt und uns gemeinsam mit den Kunstpackern gefragt, was die beste Verpackungsart ist“, sagt Philipp. Das Ergebnis ist eine Verpackung, „mit der man theoretisch Eier transportieren kann“, wie Philipp mit einem Augenzwinkern sagt.

Das ist wichtig, denn bei der Ware handelt es sich um Gemälde, Skulpturen oder andere Kunstobjekte – teilweise mehrere hundert Jahre alt. „Wir haben zum Beispiel eine Figurengruppe der Porzellan-Manufaktur Meissen transportiert.“ Ein Picasso und ein Gemälde des französischen Malers Félix Vallat waren auch schon dabei. Generell sei die Kunstbranche sehr diskret, sodass er keine weiteren Namen preisgeben kann.

## Versicherung für die Kunden

Moviiu transportiert nur verkaufte Objekte und keine sogenannten temporären Exporte wie zum Beispiel Exponate für Kunstausstellungen oder Museen. „Das könnten wir nicht mehr leisten“, sagt Philipps. Außerdem sind die von Moviiu transportierten Objekte nicht teurer als 100.000 Euro. Die Versicherung des Unternehmens deckt diesen Wert ab, falls beim Transport etwas schief geht. Auch die Kunden können über die Plattform eine Versicherung abschließen.

Viel ist aber bisher nicht passiert, denn die Sicherheit der Objekte spielt beim Transport eine große Rolle. Im Unterschied zu herkömmlichen Kunstspeditionen setzt Moviiu nicht auf lange Straßentransporte. Denn wegen der Versicherung darf der Lkw mit der Ware an Bord unterwegs nicht geöffnet werden. Selbst wenn das möglich wäre: Die Kunstwerke sind oft so sperrig, dass keine Zuladung möglich ist.

Moviiu dagegen greift beim Abholen und Ausliefern auf die gängigen KEP-Dienstleister zurück. Die Fahrzeuge sind immer voll beladen. „Unsere Moviiu-Verpackung macht dies möglich, da sie platzsparend und stapelbar ist“, sagt Philipp. Der lange Transportweg läuft dann per Luftfracht, wo der Raum ebenso komplett ausgenutzt wird. „Auf die Tonne Fracht gerechnet, ist Luftfracht tatsächlich nachhaltiger als ein zur Hälfte beladener Lkw, der durch Europa fährt.“ Die Kunstbranche ist für die Logistik eben eine besondere Nische mit speziellen Anforderungen an den Transport.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Moviiu, Adobe Stock/photoschmidt;  
Montage: Marcus Zimmer

„Bei dieser Lösung ist der Kunde am Prozess beteiligt“

MATTHIAS PHILIPP,  
COUNTRY MANAGER DACH  
BEI MOVIIU



Die Verpackung ist komplex. Ein weiterer Rahmen um die Gemälde soll Stöße abfedern.

## DAS UNTERNEHMEN

- Moviiu bietet eine digitale Versandlösung für Kunstwerke
- Hauptsitz: Genf (Schweiz), weitere Standorte in Paris, Berlin und Düsseldorf
- Gehört zur französischen Chenue-Gruppe mit einem Netzwerk von 16 Kunstspeditionen, das an 22 Standorten auf fünf Kontinenten aktiv ist
- Arbeitet in Deutschland mit Knab Art Handling zusammen
- Rund 40 Mitarbeitende in Deutschland



STARTSEITE

# Elektro-Design für den Diesel

Neuer Actros L startet mit ProCabin in ein neues Zeitalter – konsequente Aerodynamik-Ausrichtung – Neuerungen bei Assistenzsystemen



Die Lkw-Branche hat wahrlich eigene Gesetze. Autobauer verpassen ihren Modellen alle Jahre eine modernisierte Optik, auch wenn technisch nichts passiert ist. Die Nutzfahrzeug-Hersteller dagegen werkeln ohne Unterbrechung an der Technik, ändern am Design meist aber nur Details. Meist. Mercedes-Benz Trucks nämlich kann man das mit dem neuen Actros L sicher nicht vorwerfen.

Der neue Actros L mit der breiten und hoch aufgesetzten ProCabin – einer Übernahme vom eActros 600 – hat mit dem aktuellen Mercedes-Flaggschiff optisch nur noch den von hinten angestrahlten Marken-Stern gemein. Er verzichtet im Grunde gleich auf das stilbildende Element der gesamten Zugmaschinen-Riege: den Kühlergrill.

Wo vorher mit Chrom besetzte Lamellen prangten, da spannt sich heute eine glatte Oberfläche über die Breite, die stark abgerundet in die Seiten übergeht. Die Lufteinlässe für den Verbrennungsmotor verstecken sich darunter und zwischen den tief liegenden Scheinwerfern. Um 80 Millimeter rückt der Actros L damit nach vorn, der Aerodynamik wegen. Und in der Folge eines niedrigeren Kraftstoffverbrauchs. Um bis zu drei Prozent soll das Design den Durst des Diesels drücken.

## Alle Schotten dicht

Damit die neue Fernverkehrs-Größe nur so durch den Fahrtwind sticht, haben die Entwickler dafür einen zusätzlichen Vor-Spoiler auf dem Dach montiert, kleine Leitbleche an den A-Säulen und eine Unterbodenverkleidung. Hinzu kommen feiner gezeichnete Einstiege und fest am Chassis montierte Radhäuser. Fugen und Spalten, die die Luft verwirbeln würden, werden soweit es geht eliminiert. In Richtung Aufliieger machen neben verkleideten Seiten verlängerte Endkantenklappen in Segel-Form die Schotten dicht. Um den Motorraum sind verschiedene Dichtungen für eine fast hermetische Abriegelung von der Außenwelt zuständig.



Mehr noch: Wer das Aerodynamik-Spiel auf die Spitze treiben will, kann zudem ein Aero-Paket bestellen, das besonders rollwiderstandsarme Continental-Reifen und Radkappen an Vorder- und Hinterrädern umfasst. Detail am Rande: Während gemeinhin 385er-Reifen vorn als windschlüpfiger gelten, weil sie schön abschließen mit den Verkleidungen, setzt Mercedes-Benz Trucks im Aero-Paket auf eine 315er-Bereifung. Und anders als Mitbewerber, die neben den Seitenspiegeln auch Front- und Rampenspiegel durch Kameras ersetzen, bleiben die Schwaben sich treu: Der neue Actros L kombiniert die Mirrorcams weiter mit analogen Front- und Rampenspiegeln. Einfach, weil Kameras hier kaum einen aerodynamischen Vorteil bringen, heißt es. Die Kosten-Nutzen-Rechnung würde nicht aufgehen. Wer will, kann außerdem auch weiter das normale Spiegelpaket ohne Mirrorcams ordern.

## Kein Gewinn an Größe

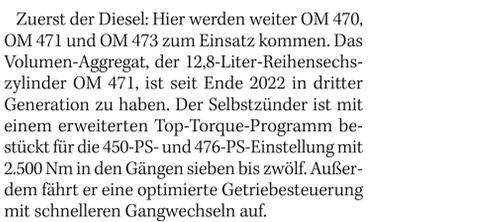
Das auf den ersten Blick revolutionäre Design des Actros L, es gibt hier und da also einen bodenständigen Lkw preis. Und das gilt auch für Antrieb und – leider – den Kabineninnenraum.



Flaggschiff mit Segel: Die Seitenklappen sind nach hinten hin wie Segel geformt, die Radhäuser fest am Chassis montiert.



Auf die Spitze getrieben: Wer den Actros L mit Aero-Paket ordert, fährt auf speziellen Continental-Reifen mit Radkappen.



Modernste Erleuchtung: Gegen Aufpreis sind intelligent gesteuerte Matrix-LED-Scheinwerfer zu haben.

Zuerst der Diesel: Hier werden weiter OM 470, OM 471 und OM 473 zum Einsatz kommen. Das Volumen-Aggregat, der 12,8-Liter-Reihensechszylinder OM 471, ist seit Ende 2022 in dritter Generation zu haben. Der Selbstzünder ist mit einem erweiterten PS-Torque-Programm bestückt für die 450-PS- und 476-PS-Einstellung mit 2.500 Nm in den Gängen sieben bis zwölf. Außerdem fährt er eine optimierte Getriebebesteuerung mit schnelleren Gangwechseln auf.

Und: In Sachen Turbolader gibt's zwei unterschiedliche, vom Hersteller selbst gefertigte Teile. Die verbrauchsoptimierte Version kommt in Actros bis 476 PS zum Einsatz, die auf hohe Leistung und Motorbremskraft hin entwickelte Variante ist den stärkeren OM 471 vorbehalten. Zu den drei Prozent Diesersparnis durch das neue ProCabin-Design gesellen sich damit im besten Fall zusätzlich vier Prozent.

Jetzt der Kabineninnenraum: Von DAF XG/XG+ und Volvo FH Aero wissen wir, dass Hersteller, die ihre Kabine nach vorn in einem gewissen Rahmen aerodynamisch anpassen, auch nach hinten verlängern dürfen, um mehr Platz zu schaffen für die Fahrer. Mercedes-Benz Trucks geht diesen Weg aber nicht. Es bleibt beim bekannten Rohbau und der bisherigen Größe. Reiner Müller-Finkeldei, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Lkw, verweist auf Optimierungen im Interieur. Es

ginge, so um die Länge, sondern den Komfort. Ein, so ehrlich darf man sein, schwacher Frost. Die entscheidende Rolle in der Entscheidung dürften eher die gigantischen Kosten einer neuen Kabine in Entwicklung und Produktion gespielt haben.

## Liebe zum Detail beim Interieur

Tatsächlich aber hat Mercedes-Benz Trucks das Interieur des Actros L doch angefasst: Es gibt neue Sitzbezüge, eine verbesserte Sitzheizung, eine neue Ambiente-Beleuchtung, eine neue Schwanenhals-Leselampe und Betten mit neuen wackelbaren Premium-Matratzen auf dem Lattenrost. Das aus dem Bett erreichbare Bedienfeld soll außerdem im Funktionsumfang erweitert worden sein. Weiter wartet der Actros L mit USB-C-Steckdosen in den Seitenwänden, einer vollwertigen 230-Volt-Steckdose und einem zweiten Kühlschranks auf. Das überaus gemütliche Solo-Star-Sofa auf der Beifahrerseite bleibt im Programm, lässt sich nun aber mit zwei neuen Sitzbezugsvarianten bestücken.



Die Bedienung erfolgt auch in der neuen ProCabin über einen zentralen Touchscreen. Immerhin: Wenn das zu nervig ist, kann ab April 2025 zusätzlich auf eine Sprachsteuerung zurückgegriffen.



Der Actros-Arbeitsplatz präsentiert sich bis auf neue Sitzbezüge altvertraut. Rampen- und Frontspiegel werden auch in Zukunft nicht durch Kameras ersetzt.

Geht's nach der Pause wieder ans Steuer, will ab April nächsten Jahres das Multimedia Cockpit InterActive 2 mit neu konzipiertem Menü-Design bedient werden. Außerdem soll eine Sprachsteuerung Einzug halten in den Actros, Mercedes-Benz Trucks verspricht dazu eine verbesserte Konnektivität und weitere Features.

In Sachen Sicherheit fährt der neue Actros L dann serienmäßig LED-Technik für alle Leuchten rund um den Lkw auf. Gegen Aufpreis sind sogar Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die gezielt vorausfahrende Fahrzeuge und den Gegenverkehr ausblenden können und damit eine fantastische Ausleuchtung ermöglichen sollten. Wir freuen uns schon auf die erste Nachtfahrt!

## Software mit Weitblick

Eine ganze Armada an Assistenzsystemen übererfüllt außerdem die General Safety Regulation (GSR) der EU, die ab Juli dieses Jahres viele Helfer im Lkw vorschreibt. Mercedes-Benz Trucks vertraut dafür rechts und links auf vier Short-Range-Radarsensoren, einen Long-Range-Radar vorn in der Mitte und eine Kamera in der Windschutzscheibe. Diese Hardware wird über eine neue Elektronikplattform miteinander verschmolzen, was einen Sichtwinkel von 270 Grad ermöglicht – und damit die Grundlage schafft für sauber funktionierende Systeme.

## Bis zu 250 Meter Straße im Blick

Die Active Brake Assist 6 beispielsweise überwacht auf diese Weise laut Hersteller bis zu einer Entfernung von 250 Metern gleich mehrere Spuren. Wie bisher bremsst er bei voller Fahrt vor einem Stau-Ende bis zum Stillstand ab. Außerdem kann er jetzt bis 60 Kilometer pro Stunde vor kreuzenden, entgegenkommenden oder in der Spur fahrenden Verkehrsteilnehmern eine Vollbremsung bis zum Stillstand einleiten.



Licht und Schatten: Die beliebte SoloStar-Ecke bleibt zum Glück im Programm. Ein Plus an Raum kann der Actros L aber nicht auffahren.



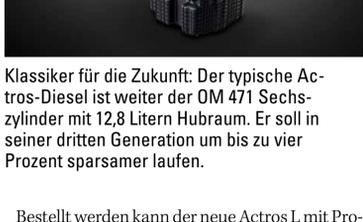
Für die große Tour: Unter dem Bett finden gleich zwei ausziehbare Kühlschranks Platz. Außerdem installiert Mercedes-Benz Trucks eine vollwertige 230-Volt-Steckdose.

Der Active Sideguard Assist 2 wiederum überwacht nun Beifahrer- und Fahrerseite. Bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h ist das System aktiv, mit einem Wirkungsfeld bis 30 Meter hinter den Lkw und sieben Meter voraus in Fahrtrichtung. Bis zu einer Abbiegeschwindigkeit von 20 km/h kann die Software automatisch bremsen, wobei vorab akustisch und optisch gewarnt wird.

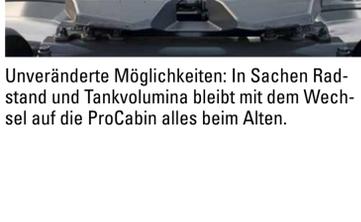
Neu Einzug hält on top der Front Guard Assist, der beim Anfahren vor Fußgängern und Radfahrern warnt, die sich direkt vor dem Lkw befinden. Erwähnung finden soll hier außerdem der Active Drive Assist 3, der den Actros L weiter automatisch in der Spur hält, im Notfall selbständig sicher zum Stillstand kommt und ab April 2025 zusätzlich mit den Routeninformationen des Navigationssystems gefüttert wird.

## Hochlauf zum Dezember

Neue digitale Möglichkeiten will Mercedes-Benz Trucks aber nicht nur bei den Assistenzsystemen nutzen, sondern auch im Air zahlreicher Service-Angebote. Over-the-Air-Updates sind möglich, ein intelligentes Wartungs-Management und eine Fahrstil-Analyse. Die Live-Daten aus dem Fahrzeug werden zudem fortlaufend analysiert, um Reparaturbedarfe jenseits der Service-Intervalle frühzeitig zu erkennen und einen ungeplanten Ausfall zu vermeiden.



Klassiker für die Zukunft: Der typische Actros-Diesel ist weiter der OM 471 Sechszylinder mit 12,8 Liter Hubraum. Er soll in seiner dritten Generation um bis zu vier Prozent sparsamer laufen.



Unveränderte Möglichkeiten: In Sachen Radstand und Tankvolumina bleibt mit dem Wechsel auf die ProCabin alles beim Alten.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Daimler



STARTSEITE

# Heavy-Metal-Festival für Schüttgut

Schmitz Cargobull zeigt bei seinen Kippertagen diverse Neuheiten – digitale Helfer unterstützen den Fahrer etwa beim Rückwärtsfahren



Auch bei den Kippnern setzt Schmitz Cargobull nicht mehr nur auf klassische Tugenden im Bereich von Stahl und Aluminium, sondern auch auf die Digitalisierung. Dies zeigte sich bei den SCB-Kippertagen in Gotha. Die Hardware gehört deswegen aber nicht zum alten Eisen. Im Gegenteil: Der neue Sattelkipper S.KI bietet je nach Ausführung gar bis zu 280 Kilo mehr Nutzlast. Die maximale Einsparung liefert demnach die neue Stahl-Rundmulde mit 24 Kubikmeter.

Dabei verbessern die Obergurte mit neuem Querschnitt die Steifigkeit horizontal wie vertikal. So habe man die seitliche Verformung des Obergurts durch den Druck der Ladung reduziert, was eine höhere Funktionssicherheit fürs Schiebeverdeck gewährleiste.

## Besserer Schutz der Rückleuchten

Der neue Rahmen, der seinerseits zwischen 53 und 110 Kilogramm leichter ausfällt, ist modular aufgebaut. Dieser ist für alle Systemlängen – 7,2, 8,2, 9,6 und 10,5 – in den Ausführungen Standard-, Light- und Heavy-Duty verfügbar. Cleveres Detail für den Schüttgut- und Asphalt-Transport: Die Rückleuchten liegen nun um 140 Millimeter höher und um 80 Millimeter zurückgesetzt. Damit sind sie weiter weg vom Schüttgut und besser vor Beschädigungen geschützt.



An Bord ist optional ein neues Wiegesystem. Dieses nutzt die Drücke in Luftfederung und Kippzylinder und übermittelt die Daten per WLAN-Antenne.

Auch die Motorwagenkippaufbauten kommen in den Genuss einer neuen Muldengeneration. M.KI richtet sich an Vierachs-Motorwagen. Der Aufbau bietet zwischen 16 und 23 Kubikmeter Volumen. Als Basis dient auch hier wie beim Sattelkipper die Stahlrundmulde aus hochverschleiß- und beulenfestem Stahl. Und entsprechend profitiert auch der M.KI vom flexiblen Baukasten-System. Neben den bekannten Bau-längen 5,5 und 5,8 Meter bietet Schmitz Cargobull nun auch eine kompakte Variante mit 5,2 Meter Länge an. Dies erweitert das Einsatzspektrum um Motorwagen mit kürzerem Radstand oder längerem Fahrerhaus.

## Onboard-Wiegesystem

Doch wie eingangs beschrieben, gibt es nicht nur neues Metall. Auch die Elektronik bekommt intelligente Updates. Optional bietet Schmitz Cargobull nun ein Onboard-Wiegesystem an. So lässt sich auch dann eine Überladung verhindern, wenn etwa keine klassische Waage in Sicht ist. Basis für das Onboard-Wiegesystem ist die ab Werk verbauten, elektronisch gesteuerte Luftfederung sowie der Zylinder der Kipphydraulik.

Aufgrund der Drücke in den Systemen lässt sich die aktuelle Beladung ermitteln. Der Fahrer kann hierfür eine praktische App nutzen, die Telematik funkt die Werte an die Zentrale. Zusätzliche Sensoren braucht es nicht, was die Technik nochmals robuster macht.



Der S.KI Light AK ist ein Spezialist für Volumentransporte mit leichterer Ladung wie im Agrarsektor.

Dazu kommen Kameras für Lade- und Rückraum. So kann der Fahrer den Beladevorgang sicher und bequem aus der Kabine checken. Eine weitere Linse unterstützt beim Rückwärtsfahren und bei Schüttvorgängen.

Besagte Telematik namens TrailerConnect ist als Standard ab Werk im Trailer verbaut. Dies lässt sich individuell anpassen und zeigt beispielsweise die EBS-Betriebsdaten oder den Bremsbelagverschleiß. Neu ist hierbei ein Reifendruckkontrollsystem (RDKS). Ein solches wird ab Juli 2024 für alle neu zugelassenen Trailer verpflichtend.

Bei Schmitz Cargobull zählt es schon ab Anfang 2024 zur Serienausstattung. Schließlich kann der falsche Reifendruck Probleme nach sich ziehen: Vorzeitige Abnutzung der Reifen und ein höherer Verbrauch sind nur zwei Punkte. Das RDKS überwacht demnach den Reifendruck in Echtzeit von SMS und E-Mail bis TrailerConnect oder auch in der beSmart App für den Fahrer.

## Update für Agrar-Volumentransporte

Speziell für Volumentransporte im Agrarsektor bietet Schmitz Cargobull den neuen Sattelkipper S.KI Light AK mit Aluminium-Kastenmulde an. Die leichte Aluminium-Mulde kombiniert der Trailerbauer mit einem gekröpften Rahmen.

Dieser sorgt bei gleicher Sattelkupplungshöhe für eine niedrige Lade-, Boden- und Gesamthöhe. Laut Schmitz Cargobull reduziert die Kröpfung zu einer um 160 Millimeter reduzierten Einladehöhe im Vergleich zu den Standardfahrstellhöhen. Das senkt den Schwerpunkt des Fahrzeugs und erhöht die Standsicherheit beim Kippen, verbessert aber auch die Fahrstabilität und Straßenlage. Zudem nimmt die geringere Gesamthöhe so manchem Scheunentor den Schrecken.

Das Modell wird ergänzt um eine Variante mit einer Systemlänge von 8,2 Meter (bisher 9,6 und 10,5 Meter). In Kombination aus leichter Mulde und optimierter Höhe wächst die Palette auf maximal 50 Kubikmeter, die bei Gütern mit geringer Schüttdichte wie im Agrartransport auch voll ausgenutzt werden können. Mit dem 8,2 vergrößert Schmitz Cargobull die Palette um eine weniger Variante. Zusätzlich kann beim neuen AK durch eine spezielle Kröpfung von 80 Millimetern auf Höhe des Stützwindwerks das Fahrgestell im vorderen Bereich in den Muldenboden eingelassen werden. Die seit 2018 angebotenen S.KI Light (ohne Zusatz AK) sind aber weiterhin lieferbar.

Text: Markus Bauer | Fotos: Markus Bauer (6), Schmitz Cargobull



Im Fahrerdisplay und per App lässt sich so innerhalb von Sekunden der aktuelle Beladungszustand abrufen.

# 7/2024

**AB DIESEM DATUM IST EIN REIFENDRUCK-KONTROLLSYSTEM (RDKS) FÜR ALLE NEU ZUGELASSENEN TRAILER VERPFLICHTEND**



Auf Wunsch lässt sich die Heckklappe auch per Luftdruck entriegeln. Das entsprechende Ventil ist gegen ungewünschtes Auslösen geschützt.



Der Rahmen ist gekröpft, um bei niedriger Höhe so viel Volumen wie möglich zu realisieren.

## SCHMITZ CARGOBULL WERK GOTHA

- In Gotha sitzt das Kipper-Kompetenzzentrum von Schmitz Cargobull. Alle 30 Minuten rollt hier rechnerisch ein Kipper vom Band.
- Das Werk blickt auf eine lange Geschichte zurück. 1883 wurde es gegründet, zunächst als Produktionsstätte für Fahrgeschäfte. Ab 1889 weitete sich das Portfolio auf Straßenbahnen aus. In den Weltkriegen nutzte auch die Luftfahrtindustrie die Hallen in Thüringen.
- In den 1980er-Jahren wurden wiederum Chassis für die DDR-Pkw-Marke Wartburg produziert.
- Seit 1997 ist das Werk schließlich Teil von Schmitz Cargobull. Seitdem entstehen hier Kipper – vom Fahrgestell bis zur Mulde.



Die Handarbeit der Schweißer ist essenziell. Doch hier und da halten auch Roboter Einzug.

# Abgasfrei durch die Stadt

Volvo Trucks bringt mit dem FM Low-Entry das erste Lkw-Modell rein mit E-Antrieb auf den Markt – mit seinem Niederflurfahrerhaus ist er für den innerstädtischen Verkehr prädestiniert



Volvo Trucks macht in Sachen Antriebswende Ernst: Mit dem FM Low-Entry präsentieren die Schweden ihren ersten Lkw, den es ausschließlich mit batterieelektrischem Antrieb gibt. Der Truck mit Niederflurfahrerhaus ist speziell für Einsätze im Stadtverkehr konstruiert und soll dort dank der niedrigen Sitzposition des Fahrers und der tiefen Scheiben für beste Rundumsicht sorgen. Dank dieser herausragenden direkten Sicht kann der FM Low-Entry laut Hersteller auch mit einer Fünf-Sterne-Bewertung im Direct-Vision-Standard aufwarten, mit dessen Inkrafttreten die Stadt London ab Ende 2024 die Verkehrssicherheit erhöhen will.



Das Cockpit ist mit einem neuen Lenkrad versehen, statt konventioneller Außenspiegel gibt es Mirrorscams.

Laut der Schweden wollen immer mehr Städte die Lebensqualität der Bevölkerung durch die Reduktion von Emissionswerten verbessern. Daher steige die Nachfrage nach abgasfreien Lkw für den innerstädtischen Verkehr rapide an. „Dieser emissionsfreie Lkw ist eine großartige Ergänzung unserer Palette von Elektrofahrzeugen, die sich besonders für den Stadtverkehr eignen und bei deren Entwicklung der Fahrende im Mittelpunkt stand. Er ist leistungstark, aber dennoch leicht zu fahren und einfach zu manövrieren“, erklärt Volvo Trucks-Präsident Roger Alm.

## Volvo FM ist technische Basis

Das Fahrerhaus des neuen FM Low-Entry basiert in seinen Grundzügen auf dem schon bekannten FM, wurde im neuen Modell aber nach vorn verlegt und abgesenkt. Damit wird zum einen die bessere Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer im Stadtverkehr gewährleistet, zum anderen ein bequemer, niedriger Einstieg in einen flachen Fahrzeugboden realisiert. Mit dieser Konstruktion qualifiziert sich der FM Low-Entry vor allen Dingen für Einsätze in der Abfallwirtschaft. Kofferaufbauten für den Verteilerverkehr und Lösungen für das Bauwesen sind aber ebenso möglich.



Neben einem Einsitzer und dem klassischen Zweisitzer ist auch eine Konfiguration mit einer nach hinten versetzten Dreier-Beifahrer-Sitzbank erhältlich.

Konkret ist der FM Low-Entry mit Radständen von 3,9 bis 6 Metern zu haben. Mit Achsformeln von 4x2 über den 6x2 und 6x4 bis hin zum 8x2 und 8x4 darf er 19 bis 32 Tonnen auf die Waage bringen. Sein E-Zentralantrieb mit zwei Motoren und dem I-Shift 12-Gang-Getriebe bringt es auf 330 kW beziehungsweise 449 PS sowie ein maximales Drehmoment von 1.600 Nm. Mit vier Batteriepaketen mit einer Gesamtkapazität von 360 kWh sollen bis zu 200 Kilometer am Stück möglich sein. Im Anschluss kann der FM Low-Entry an der AC-Ladestation mit satten 43 kW geladen werden, am DC-Schnelllader sind 250 kW drin.

## Bis zu drei Beifahrer an Bord

Der FM Low-Entry kann wahlweise mit einem Fernverkehrsfahrerhaus mit 1.575 Millimeter Höhe oder mit einer 1.945 Millimeter hohen Extended/Globetrotter-Kabine geordert werden. Der Niederflur-Lkw ist als Einsitzer konfigurierbar, als klassischer Zweisitzer oder mit einer nach hinten versetzten Dreier-Beifahrer-Sitzbank, die ein weites Blickfeld für den Fahrer erhält. In Sachen High-Tech fährt Volvo Trucks ein Kameraspiegel-System auf und die elektrisch unterstützte Dynamic-Steering, die leichtgängig sein und Vibrationen mindern soll.

Der Verkaufsstart für den mittlerweile achten vollelektrischen Lkw im Volvo Trucks-Portfolio ist schon erfolgt, die Produktion beginnt im zweiten Quartal. Neben Europa haben die Schweden mit ihrem ersten reinen E-Lkw auch Australien und Südkorea im Fokus.



Die nach vorn versetzte Kabine hat einen langen Überhang zur Folge. Wichtig für Aufbauher: Der E-Antrieb baut nicht höher als der Rahmen.

**Volvo FH Aero Premiere:  
Top-Diesel mit 780 PS**

 **STARTSEITE**

# Richtig disponieren

trans aktuell-Symposium zum Ladungsverkehr am 25. April



Die Volatilität im Ladungsverkehr bringt ein Auf und Ab der Frachtraten, und vor allem stellt sie die Unternehmen bei der Planung und Disposition der Kapazitäten vor große Herausforderungen. Verstärkt wird dies noch durch Fahrermangel und lange Lieferzeiten bei Neufahrzeugen. Ist das Delta dieses Jahr schon erreicht, wann kommt der nächste Volumenschub? Da braucht es kreative Lösungen, um den Spagat zwischen Kapazität und Wirtschaftlichkeit in Erfolge umzumünzen.

## Gastgeber BTK in Raubling

Um diese Herausforderungen geht es beim zweiten trans aktuell-Symposium in diesem Jahr, das am Donnerstag, 25. April, bei BTK Befrachtungs- und Transportkontor in Raubling (Landkreis Rosenheim) stattfindet.

Zum Auftakt führt Josef Heiß, Geschäftsführender Gesellschafter von BTK, in die Thematik ein. Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des Landesverbands Bayerischer Spediteure (LBS) in München, beleuchtet, was das „Güterverkehrskonzept in Bayern“ an positiven Effekten für den Landverkehr bringt.

Best Practice steht im Vordergrund: Bernd Reing, Leiter des 1.600 Fahrzeuge starken Fuhrparks bei Duvenbeck, berichtet aus seiner Praxis und über die Herausforderungen durch die Elektromobilität. Der Speditionsleiter von BTK,

Franz Neuner, zeigt die KI-gestützte Dispositionslösung, die für Teil- und Komplettlösungen zum Einsatz kommt.

Um eine Innovation geht es auch im Vortrag von Larissa Eger von Neo-Cargo in Karlsruhe, die das neue KI-getriebene Matchingtool Neo-Match vorstellt. In eine ähnliche Richtung geht das Referat von Florian Modrich von der ZF-Tochter Transics. Er berichtet über die Fleet-Orchestration-Plattform Scalar.

Aber auch andere Lösungen werden vorgestellt, die das Transportmanagement effizienter machen: „Die Zukunft des Lkw-Einsatzes liegt im Begegnungsverkehr“, ist Jochen Eschborn, Vorstandsvorsitzender des Ladungsverbands Elvis, der Meinung, und stellt das neue Cross Load Network vor. Andreas Rinnhofer, Geschäftsführer von INN-ovativ mit Sitz in Kiefersfelden, spricht über das Thema E-Learning.

## Ressourcen managen

Und auch der Blick auf das große Ganze darf nicht fehlen; „Ressourcen richtig managen“ heißt es bei einer Podiumsdiskussion, an der unter anderem auch Georg Dettendorfer, Geschäftsführer der Johann Dettendorfer Spedition aus Nußdorf, sowie Julius Koehler, Co-Founder und Managing Director des Digitalspediteurs sennder, teilnehmen.

Text: Ralf Lanzinger | Foto: BTK

Die trans aktuell-Symposien finden an vier Terminen pro Jahr statt. Gastgeber, Themen und Termine sowie einen Rückblick auf bereits stattgefundenen Veranstaltungen finden Sie unter: [www.eurotransport.de/tasymposien](http://www.eurotransport.de/tasymposien)

## DIE PARTNER

### Premium-Partner



### Mit freundlicher Unterstützung von



# firmenauto test drive 2024



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

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

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

Anzeige

## Von Profis für Profis

**25. April 2024**

**Disposition** im Spannungsfeld zwischen Kapazität und Wirtschaftlichkeit bei BTK in Raubling

**26. Juni 2024**

**KI-Einsatz** im Mittelstand bei Winner Spedition in Iserlohn

**21. August 2024**

**Stückgut:** Transparenz steigern, Kosten sparen bei Rhenus Freight Logistics in Dietzenbach

**MEHR INFORMATIONEN & ANMELDUNG UNTER**  
[eurotransport.de/tasymposien](http://eurotransport.de/tasymposien)



**trans aktuell**  
SYMPOSIEN

Premium-Partner  
**SCHMITZ CARGOBULL**  
The Trailer Company.

Mit freundlicher Unterstützung von

SPEDIFORT®  
spedijobs®  
TIS  
VSL  
LBS - LANDESVERBAND BAYERISCHER SPEDITEURE E.V.  
VWL NRW

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

20. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge 2024  
**Tour der Legenden**  
31. August bis 6. September 2024

## KONTAKT

Der schnelle Draht bei Fragen und Anregungen

**Redaktion** Tel. 07 11/7 84 98-31  
**Vertrieb** Tel. 07 11/7 84 98-17  
[transaktuell@etm.de](mailto:transaktuell@etm.de) [vertrieb@etm.de](mailto:vertrieb@etm.de)

**STARTSEITE**

LEASING/LKW-VERMIETUNG

# WIR BRINGEN IHR BUSINESS AUF DIE STRASSE

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.  
Drive the Future.

**BFS**  
BUSINESS FLEET SERVICES

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

**WALTER LEASING**

## Tautliner zu verkaufen

Neue Panel! Farbe nach Wahl.

- / Standard, Mega
- / Fabrikat Krone
- / BJ 2015, 2016

Preis ab **€ 4.900,-**

+43 664 886 642 52  
sljuka@walter-leasing.com

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

**HSchoch**

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

*we are family...*

## HS-BOX® FAMILY

TRANSPORTPRITSCHENBOXEN

#hsschoch  
hs-schoch.de

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

WERKSTATT

**2024 NEUES**

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

**STARK** Leasing  
WASCHANLAGEN Vorführgeräte/Aktion  
www.stark-waschanlagen.de Tel. 0 79 67 - 3 28

KAUFGESUCHE

**wirkaufenkws.de**

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

**FERNFAHRER trans aktuell**

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

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

**www.lkw-aluraeder.de**

**ALCOA** WIEGLS  
autorisierter Großhandel

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

H. Lauterbach GmbH  
Belecker Landstr. 37  
55501 Wasstein  
Tel. +49 (0) 2902 656  
Fax +49 (0) 2902 57514  
info@lkw-aluraeder.de

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

Dr. Betty B. Polley behandelt drei einjährigen Kindern im Flüchtlingscamp Juman, Südsudan. © Robin Hördt/MSF

## WIR HÖREN NICHT AUF ZU HELFEN. HÖREN SIE NICHT AUF ZU SPENDEN.

Leben retten ist unser Dauerauftrag: 365 Tage im Jahr, 24 Stunden täglich, weltweit. Um in Kriegsgebieten oder nach Naturkatastrophen schnell handeln zu können, brauchen wir Ihre Hilfe. Unterstützen Sie uns langfristig. Werden Sie Dauerspender.

[www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender](http://www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender)

**DAUERSPENDE**  
ab 5,- im Monat

Spendenkonto 97 0 97  
Bank für Sozialwirtschaft  
BLZ 370 205 00

**MEDECINS SANS FRONTIERES**  
**ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.**  
Träger des Friedensnobelpreises

**DEKRA**

## Zukunftsbranche Transportlogistik

Sei dabei! Bilde dich weiter als Berufskraftfahrer (m/w/d), für den Transport von Gefahrgut, im Bereich Luftfracht oder im Lager. Oder übernimm Verantwortung als Logistikmeister (m/w/d) oder Meister für Kraftverkehr (m/w/d).

Weitere Informationen erhältst du unter 0711.7861-3939 oder [www.dekra-akademie.de](http://www.dekra-akademie.de). Wir beraten dich gerne ausführlich!

**DEKRA Akademie 50 Jahre**  
Bildungserfahrung

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

**LKW-FAHRER-GESUCHT.com**  
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt  
Mehr Infos unter: +040 - 60 94 55 30

**SOS-KINDERDORF STIFTUNG**

## WERDEN SIE CHERDEN SIE!

Ihre Immobilie kann Kindern nachhaltig helfen.

[www.sos-kinderdorf-stiftung.de](http://www.sos-kinderdorf-stiftung.de)

Jobs in deiner Nähe finden

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

## ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

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

**FAHRSCHULE B. MUELLER**  
AUSBILDUNGSCENTER FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT  
WWW.FAHSCHULE-MUELLER.DE | TEL. 07024 8036119  
FELDEN IN NÜRTINGEN & KÖNIG

Bewirb Dich hier!

**WIRTSCHAFTS UNIVERSITÄT WIEN**

## DAS SCHÖNSTE GESCHENK FÜR KINDER: EINE ZUKUNFT.

Das ist die KRAFT der Patenschaft.

*Jetzt Patenschaft übernehmen und spenden!*

**LKW / Bus Weiterbildung Fs**

Kompaktkurs / 5 Module **nur 445,- €** einfach gut...

günstige Unterkunft - inhouse bundesweit

[www.Fahrschulung-Schneider.de](http://www.Fahrschulung-Schneider.de) Tel.: 02761 / 83 45 97

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

**SOS-KINDERDORF STIFTUNG**

## WERDEN SIE SINNSTIFTER!

Nichts verändert die Zukunft eines Kindes nachhaltiger als frühe Förderung und Bildung. Unterstützen Sie junge Menschen und werden Sie Teil der SOS-Stiftungsfamilie!

Mehr Infos unter [www.sos-kinderdorf-stiftung.de](http://www.sos-kinderdorf-stiftung.de)

**SOS-KINDERDORF**

## Geborgenheit, Sicherheit und eine familiäre Struktur:

SOS-Kinderdorf bietet Kindern in Not ein neues liebevolles Zuhause.

Jetzt helfen: [sos-kinderdorf.de](http://sos-kinderdorf.de)

## EIN LEBEN VERÄNDERN!

Mit einer Patenschaft können Sie Mädchenrechte stärken.

**"WERDEN SIE PATE!"**

**Plan International Deutschland e.V.**  
[www.plan.de](http://www.plan.de)

**PLAN INTERNATIONAL**  
Gibt Kindern eine Chance

VERSCHIEDENES

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

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

[www.LKW-FAHRER-GESUCHT.com](http://www.LKW-FAHRER-GESUCHT.com)

**Truck-Trailer-Bus**

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

**DocStop**

Doppelter Verschloss - Einfaches Prinzip

**OVERALLS**  
Ulrich Bloy Handelsvertretung  
Steuerberg 17 · 89073 ULM  
Tel.: 0714/2801 Fax: 28012  
[www.bloy-overalls.de](http://www.bloy-overalls.de)  
info@bloy-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**

KOSTENLOSES HILFETELEFON

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

**2024 NEUES**

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

**STARK** Leasing  
WASCHANLAGEN Vorführgeräte/Aktion  
www.stark-waschanlagen.de Tel. 0 79 67 - 3 28

## DER WILLE VERSETZT BERGE. BESONDERS DER LETZTE.

Ein Vermächtnis zugunsten von **ÄRZTE OHNE GRENZEN** kann für viele Menschen einen ersten Schritt in ein neues Leben bedeuten.

Sie möchten sich über das eigene Leben hinaus engagieren wie Alice und Ellen Kessler? Gerne schicken wir Ihnen unsere Broschüre „Ein Vermächtnis für das Leben“.

Wir beraten Sie gerne. Ihre persönliche Ansprechpartnerin Verena Schäfer erreichen Sie unter **030 - 700 130 148**.

**ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.**  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

[www.aerzte-ohne-grenzen.de](http://www.aerzte-ohne-grenzen.de)

**MEDECINS SANS FRONTIERES**  
**ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.**  
Träger des Friedensnobelpreises

**STARTSEITE**

# Impressum

**trans aktuell digital**

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport, Logistik und Management

**Herausgeber:** Matthias Rathmann

**Chefredaktion trans aktuell:**

Ilona Jüngst

**Redaktion:**

Ralf Lanzinger,  
Carsten Nallinger,  
Franziska Nieß

**Weitere Mitarbeiter:**

Markus Bauer, Julian Hoffmann, Nicole Holzer

**Grafik/Produktion:**

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

**Sekretariat:** Uta Sickel

**Verlag:**

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

**Geschäftsführer:**

Bert Brandenburg und Oliver Trost

**Anschrift von Verlag und Redaktion:**

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

**E-Mail:** [transaktuell@etm.de](mailto:transaktuell@etm.de)

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

**Anzeigenleitung:**

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

**Anzeigenmarkt:**

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

**Vertrieb:**

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

**Anzeigenverwaltung:**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,  
Iris Eifrig,  
Tel.: 07 11/1 82-16 13  
Julia Ruprecht,  
Tel.: 07 11/1 82-15 48  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

**Herstellung:**

Thomas Eisele

**trans aktuell** erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr, davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten, © by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt ab Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage einer 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](mailto:vertrieb@etm.de),  
Web: [www.transaktuell.de/shop](http://www.transaktuell.de/shop)

**Anzeigenpreisliste:** Nr. 33, 2024,  
Gerichtsstand Stuttgart

**Ihr Kontakt zur Redaktion:**

Handwerkstraße 15,  
70565 Stuttgart

**Tel.:** 07 11/7 84 98-31

**Fax:** 07 11/7 84 98-59

**E-Mail:** [transaktuell@etm.de](mailto:transaktuell@etm.de)

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

**Abonnenten-/Leserservice:**

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

[STARTSEITE](#)

Unterstützer von

