

## Klimaschutzgesetz beschlossen

### Erfolgreich abgewendet

Fahrverbote sind vom Tisch, das Ende der Sektorbetrachtung im Klimaschutz aber beschlossen. Der Verkehrssektor emittiert weiter zu viel schädliche Treibhausgase.

## Das besondere Bild

### Mit einem Megawatt laden

Mercedes-Benz Trucks macht mit einem eActros 600 erstmals Megawatt-Laden mit 1.000 Kilowatt Leistung möglich.

## Kommentar

### Menschenrechte in Deutschland

Die Veranstalter der Fußball-EM halten freiwillig das Lieferkettengesetz ein. Das ist wichtig für Deutschland.

## Hintergrund

### Keine Angst vor der KI

Das nächste trans aktuell-Symposium findet am 26. Juni bei der Winner Spedition statt. Thema: Anwendungen der KI.

## Anzeige



## Bosch Service Solutions

**Wir machen Logistik effizienter, sicherer und nachhaltiger**

bstp.eu

Technik fürs Leben



**BOSCH**

## Hintergrund

### Logistik bei der Fußball-EM

Ab Juni rollt der Ball in Deutschland – und die Ziele bei der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit sind hoch gesteckt.

## Politik und Wirtschaft

### Lösungen für Unternehmen finden

Monate nach den Mautprotesten soll die Expertenkommission des Bundesverkehrsministeriums für die Branche endlich zusammenkommen. Die Transportunternehmen klagen über erhebliche Mehrkosten.



## Anzeige



## Vollelektrisch im Fernverkehr – wir bringen die Zukunft schon heute auf die Straße. Der Artikel dazu hier. Interesse?

[www.transpartner-logistics.com](http://www.transpartner-logistics.com)

## LESERWAHL

Jetzt abstimmen und mit **KNORR-BREMSE** und **Team Hahn Racing** Dein Mega-Wochenende beim **Truck-Grand-Prix 2025** gewinnen!



**KNORR-BREMSE**



## Spedition und Logistik

### Was der Mittelstand braucht

Kongress des Netzwerks Transcoop09. Welche Themen zu Digitalisierung und Sicherheit für die mittelständischen Branchenunternehmen wichtig sind.

### Im Wachstumsmarkt verankert

Elflein will das Thema Batterielogistik und -handling ausbauen. Der Dienstleister übernimmt Transport und Lagerung im Auftrag diverser Fahrzeughersteller, etwa in Leipzig.

### Alles für die Sicherheit

Die Arbeit mit Lithium-Ionen-Batterien stellt bestimmte Anforderungen an Immobilie und Personal. Nadine Bitterlich, Leitung Logistik Deutschland bei Eleflein, erklärt die wichtigsten.

### Wertschöpfungskette Batterie

The Battery Lifecycle Company (BLC), ein Joint Venture von Rhenus und TSR, kümmert sich um gebrauchte oder defekte Batterien. Aufbereitung und Recycling stehen im Fokus.

### Wiedereinstieg ins Pharmageschäft

Transco East bereitet sich akribisch auf den Neustart in der Pharmalogistik vor. Welche Schritte dazu nötig sind und was genau geplant ist.

### Wenn Grün, dann richtig

Die Spedition Kellershohn gewann vor 15 Jahren den Eco Performance Award. Was sich seitdem in puncto Nachhaltigkeit getan hat.

## Köpfe und Karrieren

### Diversität und Wachstum

Sabine Müller, CEO bei DHL Consulting, verändert die Logistikbranche aktiv mit. Was ihr an ihrem Job sonst noch gefällt.

## Management

### In Richtung Effizienz umsteuern

Bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer ist eine Vereinfachung in Sicht – die Umsetzung dauert jedoch noch Jahre.



## Leserwahl 2024

### Ganz neu aufgestellt

Neues Konzept für die große Leserwahl von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de: Ausschließlich die Leserinnen und Leser entscheiden über die Sieger.

### Für echte Gewinner

Bis zum 20. Juli die Stimme bei der Wahl „Best of Transportation“ abgeben und spannende Preise gewinnen: Adrenalin spüren – bei der Tour de France oder als VIP am Nürburgring.

### Kandidaten in 24 Kategorien

24 Kategorien zur Auswahl: 94 Lkw- und Transporter-Modelle, Produkte, Lösung und Marken stellen bei der diesjährigen Leserwahl das Teilnehmerfeld.



## Fahrzeug und Technik

### Einfach mal machen

Transpartner Logistics aus der Schweiz plant einen vollelektrischen Regelverkehr von Zürich nach Hersfeld-Rotenberg in Hessen. Eine erste Testfahrt mit einem Designwerk-Fahrzeug verlief erfolgreich, jetzt müssen die Kunden anbeißen.



**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: Adobe Stock - malp, Archiv/Matthias Rathmann, Eleflein, Transpartner Logistics

# Erfolgreich abgewendet

Klimaschutzgesetz ohne Sektorbetrachtung beschlossen – Verkehr erreicht Ziele weiter nicht



Mit #Fahrverbot hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) einen kurzfristigen Social Media-Trend geschaffen, Kritiker warfen ihm Untätigkeit und Erpressung vor. Aber immerhin: Nur wenige Tage später hat die Ampel das Klimaschutzgesetz beschlossen.

Sollte das neue Gesetz „nicht vor dem 15. Juli 2024 in Kraft treten“, würde aufgrund der alten Gesetzeslage ein Sofortprogramm drohen. Und das, so die Ankündigung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), könnte drastische Einschränkungen der individuellen Mobilität bedeuten – „flächendeckende und unbefristete Fahrverbote an Samstagen und Sonntagen“. Lieferketten könnten nachhaltig gestört werden, „da eine kurzfristige Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene unrealistisch sei“, hieß es in einem Schreiben an die Ampel-Fraktion. Dann aber die erlösende Nachricht: Die stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden der Regierungsfaktionen hatten sich doch noch auf die Reform des Klimaschutzgesetzes und auf ein Solarpaket geeinigt.

## Keine jährlichen Sektorziele mehr

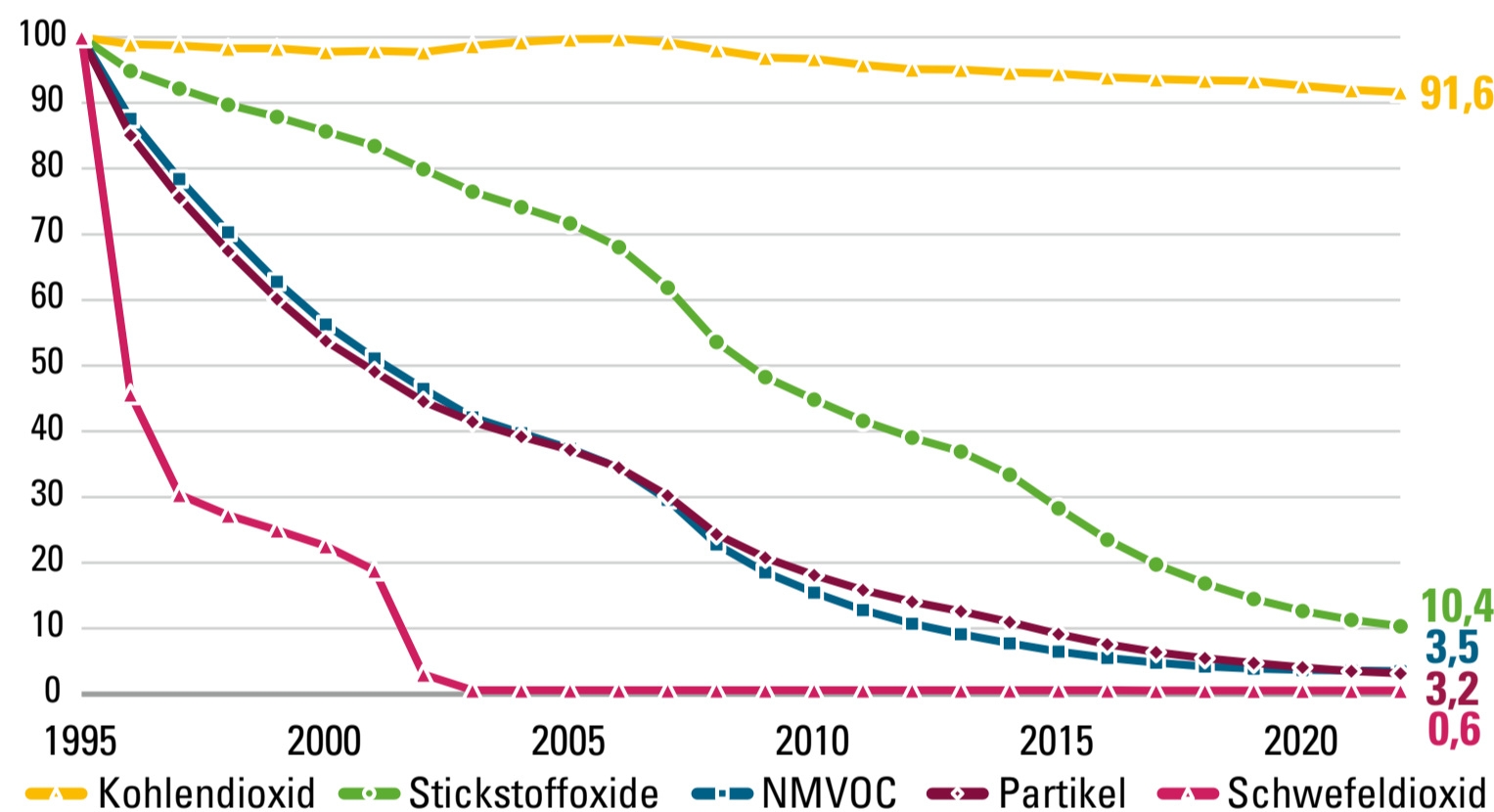
„Durch die Abschaffung der jährlichen Sektorziele im Klimaschutzgesetz ist sichergestellt, dass es keine Fahrverbote geben wird“, hieß es nach der Ankündigung von Seiten Dr. Lukas Köhler, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der Fraktion FDP: „Ab sofort zählt nur noch, dass die Klimaziele insgesamt erreicht werden und nicht mehr, an welcher Stelle die Emissionen reduziert werden“. 2028 werde außerdem überprüft, ob auch die übrigen Regelungen im Klimaschutzgesetz abgeschafft werden können. „Da bis dahin der Emissionshandel das Erreichen der Klimaziele in ganz Europa sicherstellt, seien aus Sicht der FDP-Fraktion dann keinerlei nationale Vorschriften mehr notwendig.“

145,5  
Mt CO<sub>2</sub>-Äq.

EMITTIERTE DER VERKEHRSSSEKTOR NACH BERECHNUNGEN DES UMWELTBUNDESAMTES 2023. DAMIT SANKEN DIE THG-EMISSIONEN UM 1,8 MT CO<sub>2</sub>-ÄQ. GEGENÜBER DEM VORJAHR

## SPEZIFISCHE EMISSIONEN LKW\*

(Direkte Emissionen / Fahrleistung, g/km)  
Index (1995 = 100 %)



\* = Schwere Nutzfahrzeuge (Lkw > 3,5t im Solobetrieb, Sattelzüge, Lastzüge)  
Quelle: Umweltbundesamt, Daten: TREMOD

Auch die Grünen haben mit der Novelle des Klimaschutzgesetzes zumindest einen Teil ihrer Ziele erreicht: „Wir geben dem Klimaschutz in Deutschland ein starkes Update, das ihn fit macht für die nächsten 20 Jahre auf Deutschlands Weg zur Klimaneutralität“, so Julia Verlinden, Stellvertretende Fraktionsvorsitzende der Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen. Das neue Klimaschutzgesetz erstmals, konkrete Klimaschutzmaßnahmen auch für die Zeit 2030 bis 2040 aufzustellen, erneuere die Verbindlichkeit jedes Sektors und werde die CO<sub>2</sub>-Einsparung intelligenter messen. „Mit Blick auf das wesentlich strengere Klimaziel 2040 muss besonders im Bereich Verkehr mehr passieren“, bekräftigt die Grünen-Politikerin aber auch.

Laut Matthias Miersch, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, werden in das neue Gesetz auch die europäischen Regelungen integriert und damit mehr Verbindlichkeit hergestellt. „Selbstverständlich gelten die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele des gültigen Gesetzes weiter. Durch die Novelle darf kein Gramm CO<sub>2</sub> mehr ausgestoßen werden.“

## Im Koalitionsvertrag verankert

Bundesverkehrsminister Volker Wissing zeigt sich zufrieden: „Ich begrüße die Entscheidung. Das ist ein vernünftiger Schritt, auf den man sich bereits 2021 im Koalitionsvertrag verständigt hatte. Ich fordere nun die Länder auf, dem Bundesstraßenverkehrsordnungsgesetz (BSWAG) zuzustimmen, damit die Schiene gestärkt werden kann. Außerdem mahne ich eine Lösung bei der Straßenverkehrsordnung (StVO) an, die die Länder im Bundesrat blockiert haben.“ Zu beiden Vorhaben hat der Bundesrat den Vermittlungsausschuss angerufen.

Mit dem neuen Klimaschutzgesetz ist der Handlungsdruck für das BMDV geringer, die Probleme des Verkehrssektors aber nicht aus der Welt: Zeitgleich hat der Expertenrat für Klimafragen seinen Prüfbericht zu den Emissionsdaten 2023 vorgelegt. Demnach erzielte 2023 der Verkehrssektor lediglich einen Rückgang um 1,8 Megatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (Mt CO<sub>2</sub>-Äq.) und verfehlte das Jahresziel erneut, und zwar eindeutig. Nach Ansicht des unabhängigen Gremiums ist das prozentuale Minus von 1,2 vor allem auf den Produktionsrückgang in der energieintensiven Industrie und die generell schwache Wirtschaftsleistung, also auf einen Rückgang im Güterverkehr, zurückzuführen. Der Pkw-Verkehr nahm indes zu, und damit auch die Emissionen.

## Experten rechnen mit THG-Anstieg

Die Experten analysierten auch die Folgen der Kürzungen beim Klima- und Transformationsfonds (KTF) und der aus dem Klimaschutzprogramm 2023 abgeleiteten Sofortmaßnahmen für den Verkehr. Zwar sei die CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw Maut umgesetzt worden. Die Zunahme des Pkw-Verkehrs – hier hatte das BMDV in Folge der Homeoffice-Situation auf eine größere Minderungswirkung gesetzt – sowie die Reduzierung verfügbarer Finanzmittel verringern die Maßnahmenwirkung aber wieder. Die Experten rechnen zudem damit, dass mit der Erholung der deutschen Wirtschaft auch ein Wiederanstieg der THG-Emissionen im Güterverkehr verbunden sein könnte. Bis 2040 bleibt also noch viel zu tun.

## PRÜFBERICHT DES EXPERTENRATES

- Zu den Aufgaben des Expertenrats gehört gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz jährlich die Prüfung und Bewertung der vom Umweltbundesamt übermittelten Berechnungen der Emissionen des Vorjahres und die Betrachtung der Entwicklungen in ausgewählten Sektoren.
- Darüber hinaus nimmt der Expertenrat aktuell eine Aktualisierung seiner Bewertung des Klimaschutzprogramms 2023 und der letztjährigen Sofortprogramme für die Sektoren Gebäude und Verkehr vor.
- Laut dem aktuellen Bericht sind die Emissionen im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um rund 10 Prozent von 750 auf 674 Megatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente ( Mt CO<sub>2</sub>-Äq) zurückgegangen – der höchste prozentuale Rückgang binnen eines Jahres seit 1990.
- Das implizite Ziel für die Gesamtemissionen sei damit erreicht, wenn auch hauptsächlich aufgrund des Rückgangs der Wirtschaftsleistung und des milden Winters, sprich des Heizverhaltens.
- Die Experten analysierten die Ergebnisse auch vor dem Hintergrund der Kürzungen beim Klima- und Transformationsfonds (KTF). Die Mittelkürzungen verringern demnach die Wahrscheinlichkeit, dass die im Klimaschutzprogramm 2023 angenommene Minderungswirkung in den Sektoren Gebäude und Verkehr tatsächlich eintritt, so die Experten: „Vor allem im Verkehrssektor verbleibt eine erhebliche Erfüllungslücke bis 2030.“

# Mit einem Megawatt laden



Foto: Daimler Truck

Entwickler von Mercedes-Benz Trucks haben erstmals einen Prototypen des eActros 600 an einer Ladesäule mit 1.000 Kilowatt Leistung geladen. Der Test erfolgte im unternehmenseigenen Entwicklungs- und Versuchszentrum in Wörth. Ziel ist, die Technologie für den Ladestandard Megawatt Charging System (MCS) in dem Modell zur Serienreife zu bringen.

[STARTSEITE](#)

# Augen auf die Lieferkette



Foto: Adobe Stock - N. Theiss

Vielen Menschen fällt bei dem Stichwort „Fußball-WM in Katar“ sofort die desaströse Menschenrechtslage ein, nicht aber, wer 2022 eigentlich Weltmeister geworden ist (Argentinien). Damit das nach der EM in diesem Sommer anders ist, hat die UEFA reagiert. Die Ausrichter der Fußball-EM in Deutschland halten freiwillig das Lieferkettengesetz ein. Ein Schritt in die richtige Richtung. Wir wollen feiern – aber nicht auf dem Rücken ausgebeuteter Menschen. Genauso wenig sollten wir auf dem Rücken ausgebeuteter Menschen wirtschaften. Das sieht die Mehrheit der EU-Staaten so und hat für ein europaweites Lieferkettengesetz gestimmt.

Die Bundesregierung hat sich bei der Abstimmung enthalten, Medien berichteten von einer Blockade beim Schutz der Menschenrechte. Dass jetzt ausgerechnet die UEFA mit ihrem freiwilligen Bekenntnis wieder ein positives Bild von Deutschland erzeugt, ist schon unfreiwillig komisch.



**Franziska Nieß**  
Redakteurin

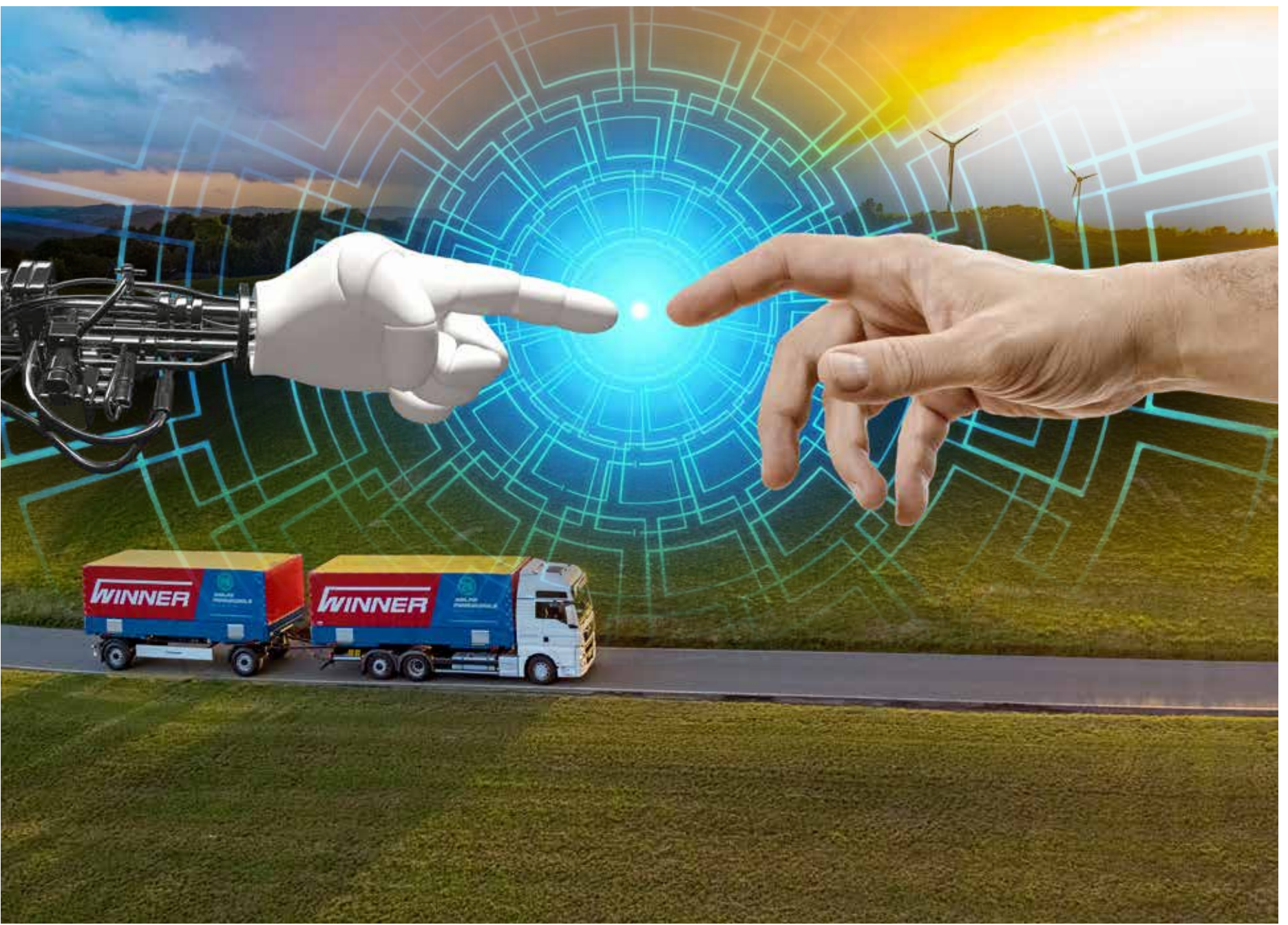
[Logistik bei der Fußball-EM](#)



[STARTSEITE](#)

# Keine Angst vor der KI

trans aktuell-Symposium am 26. Juni bei der Winner Spedition in Iserlohn



Es sind zwei Buchstaben, die in aller Munde sind: KI. Und das wird sicher noch länger so bleiben. Denn künstliche Intelligenz kann in der Logistikbranche in vielerlei Hinsicht helfen, sei es in der Auftragserfassung oder der Disposition.

Welche Möglichkeiten es dazu im Einzelnen gibt, beleuchten Experten und Praktiker beim nächsten trans aktuell-Symposium am Mittwoch, 26. Juni 2024. Gastgeber ist die Winner Spedition in Iserlohn (Nordrhein-Westfalen). Während der gesamten Veranstaltung stehen der Austausch und die Interaktion im Vordergrund, sowohl in Präsenz als auch virtuell.

## Rolle der KI heute

Nach der Begrüßung durch Gudrun Winner-Athens, Geschäftsführerin der Winner Spedition, referiert Dr. Christian Gawron von der Fachhochschule Südwestfalen in Iserlohn. Gawron beleuchtet die Frage, inwiefern sich Wettbewerbsvorteile im Zusammenhang mit KI generieren lassen. Sein Blick richtet sich auf Anwendungen und Perspektiven in der modernen Wirtschaftswelt.

Martin Friedrich, Senior Scientist beim Fraunhofer IML in Dortmund und KI-Trainer, wird konkrete Anwendungsfälle in der Logistik beleuchten. Die Branche eignet sich seiner Meinung nach als KI-Experimentierfeld.



Gastgeber ist die Spedition Winner in Iserlohn.

Die Möglichkeiten der KI insbesondere im Mittelstand zeigt Dr. Britta Leusing auf, stellvertretende Geschäftsstellenleiterin bei der Lernplattform KI-Campus in Essen. Ein wesentlicher Aspekt ihres Vortrags: Wie lassen sich mithilfe von KI Wettbewerbsvorteile generieren, beispielsweise effizientere Prozesse?

## Vortrag beim Bus-Shuttle

Mittags steht der Blick hinter die Kulissen der Winner-Spedition an. Hierfür gibt es einen Bus-transfer in die benachbarte Stadt Hemer, wo sich das Langgut-Lager des Unternehmens befindet. Während des Shuttles referiert Raoul Wintjes, Leiter Internationaler Straßengüterverkehr und Digitalisierung beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL). Sein Thema: „Vertrauen in die KI: Wie Speditionen die Zukunft gestalten“.

## Optische Klassifizierung

Nach dieser Exkursion geht es nachmittags weiter mit Best-Practice-Beispielen.

So berichtet Max Gerken, Geschäftsführer des Tübinger Start-ups Optocycle, über den Einsatz von KI in der Entsorgungslogistik. Optocycle entwickelt KI-basierte Systeme zur optischen Klassifizierung von Bauschutt. Gerken stellt ein entsprechendes Praxisbeispiel vor. Sein Credo: „Schutthafen werden zu Goldgruben.“

Anschließend richtet sich der Fokus auf Schnittstellenprobleme in der Auftragserfassung. Wie sich diese mithilfe von KI lösen lassen, erklären Artem Fadin, Geschäftsführer des Softwareunternehmens F-ONE Future of Work aus Frankfurt am Main sowie Linda Overberg, Service Partnerin Projektmanagement bei Sievert Logistik in Lengerich (NRW).

Über den gelungenen Einsatz von KI in Speditionen berichtet auch Florian Modrich, Country Leader DACH bei der ZF Group in Friedrichshafen.

Im Anschluss daran erklärt Lars Simora, Operations Manager beim Energie- und Automatisierungstechnikkonzern ABB, wie eine KI-gestützte Roboterlösung für die Logistik aussehen kann. Einen anderen Aspekt greift das IT-Unternehmen S2 Data & Algorithms aus Graz auf: In diesem Vortrag geht es um einen Effizienzboost in der Transportplanung durch KI.

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: Adobe Stock - fotomek; Hembach-Winner, pixabay gerd altmann | Montage: Monika Haug

## DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



**Aktuelle Informationen & Anmeldung unter [eurotransport.de/tasymposien](https://eurotransport.de/tasymposien)**

 **STARTSEITE**

# Menschenrechte im Fokus

Im Juni beginnt die Fußball-EM –  
UEFA verpflichtet sich freiwillig zur Einhaltung des Lieferkettengesetzes



Am Freitag, dem 14. Juni, eröffnen Deutschland und Schottland die langersehnte Euro 2024, die Fußball-Europameisterschaft in Deutschland. Das Eröffnungsspiel findet in der Münchener Allianz-Arena statt. Bis zum Finale am 14. Juli richten die Organisatoren 51 Spiele von 24 Mannschaften in zehn deutschen Stadien aus. Ein logistischer Kraftakt, der viel Vorbereitungszeit benötigt und bei dem nach der umstrittenen Fußball-Weltmeisterschaft in Katar im Jahr 2022 ein Thema besonders im Fokus steht: die Einhaltung der Menschenrechte entlang der gesamten Lieferkette.

Die Planungen für das Turnier haben nach Angaben der Euro 2024, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft der UEFA (Union der Europäischen Fußballverbände) und des Deutschen Fußball-Bunds (DFB), Ende 2021 begonnen. Die Euro 2024 mit Sitz in Frankfurt koordiniert jedoch nicht die Logistik. Das macht das Logistikteam der UEFA, das sich um Lagerung, Materialtransport, Verschiffung, Beschaffung und die Logistikaktivitäten in den Stadien während des Turniers kümmert. Die Logistik hat bei der EM einen hohen Stellenwert, wie ein Sprecher der Euro 2024 gegenüber trans aktuell bekräftigt: „Die Logistik ist ein Schlüsselprojekt für den Erfolg des Turniers und benötigt eine starke Grundlage in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase, um ein erfolgreiches Ergebnis zu erzielen.“

## Querschnitt von Lieferanten

Die Lieferanten, mit denen die UEFA zusammenarbeitet, wurden im Rahmen von Ausschreibungen ausgewählt, „darunter sowohl große internationale Akteure auf dem Logistikmarkt als auch kleinere Anbieter, aber immer mit einem Querschnitt von Lieferanten, um Risiken zu minimieren“. Konkrete Namen werden nicht genannt. Dabei haben sich die UEFA und die Euro 2024 freiwillig zur Einhaltung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) verpflichtet und gemeinsam mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) im Herbst 2023 eine Menschenrechtserklärung für die EM veröffentlicht.

Das Lieferkettengesetz schreibt die Inhalte dieser Grundsatzklärung vor, darunter ein Report nach Turnierende. „Die Vorbereitung und Ausrichtung dieses Turniers mit seiner großen Strahlkraft bietet die Chance, neue Maßstäbe in Fragen der Nachhaltigkeit zu setzen, das gesellschaftliche Zusammenleben zu stärken und insgesamt ein positives Bild des Turniers und von Deutschland als Ausrichterland nach außen zu transportieren“, heißt es in einer DFB-Mitteilung. Doch wie gelingt das in einer komplexen Lieferkette mit vielen Beteiligten?

„Zunächst einmal haben wir als Tochterfirma der UEFA bereits durch die Anwendung des UEFA Supplier Code (Lieferanten-Kodex) gegenüber allen Lieferanten deutlich gemacht, dass eine Kooperation mit der UEFA und uns bedeutet, Menschenrechte in der Lieferkette ernst zu nehmen. Hierzu gehört natürlich auch das Verbot von Kinderarbeit wie auch sonstige menschenrechtliche Vorgaben zum Schutz von Arbeitsbedingungen“, heißt es von Seiten der Euro 2024. Schon lange habe die UEFA Menschenrechtsfragen in ihre Abkommen mit Zulieferern eingebaut. „Da passiert

## DIE UEFA EURO 2024

- Die Euro 2024 findet vom 14. Juni bis 14. Juli statt.
- 24 Nationen nehmen teil.
- Der Deutsche Fußball-Bund (DFB) und die Europäische Fußball-Union (UEFA) haben mit der Euro 2024 ein Joint Venture für die Organisation der EM gegründet. Gesellschafter sind die DFB Euro und die UEFA Events.
- Spielorte: Olympiastadion Berlin, Allianz Arena München, Rheinenergie Stadion Köln, Deutsche Bank Park Frankfurt, Volksparkstadion Hamburg, Signal Iduna Park Dortmund, Veltins Arena Gelsenkirchen, Red Bull Arena Leipzig, MHPArena Stuttgart, Merkur Spiel-Arena Düsseldorf.

„Wir gehen davon aus, dass viele unserer Partner bereits eine interne Meldestelle für Compliance-Verstöße vorsehen“

EIN SPRECHER DER  
EURO 2024

## HOHE ZIELE BEI SOZIALER UND ÖKOLOGISCHER NACHHALTIGKEIT

„viel gute Arbeit, die bislang kaum berücksichtigt wurde.“ Die Partner müssten dieses Bekenntnis zu Menschenrechten innerhalb ihrer Strukturen ernst nehmen. Mit Unternehmen wie Adidas oder Lidl tausche sich die Euro 2024 regelmäßig über Menschenrechtsfragen aus. Grundsätzlich vertrauen die Organisatoren aber auf die Eigenverantwortlichkeit ihrer Partner.

„Wir gehen davon aus, dass viele unserer Partner bereits eine interne Meldestelle für Compliance-Verstöße vorsehen“, so die Euro 2024. Das Unternehmen jedenfalls hat nach eigenen Angaben eine zusätzliche Beschwerdestelle eingerichtet, die es Einzelpersonen in der Lieferkette ermöglicht, auf Einzelverstöße aufmerksam zu machen.

## Host Cities bekennen sich ebenfalls

Die Host Cities, also die zehn Spielorte der EM, mussten im Bewerbungsprozess ebenfalls ein Menschenrechtsbekenntnis abgeben – immerhin werden diese Städte besonders im Fokus der Weltöffentlichkeit stehen, die meisten Fans werden sich dort aufhalten.

Nicht nur die soziale Nachhaltigkeit ist den Veranstaltern wichtig, sondern auch die ökologische. Zu diesem Zweck hat das Öko-Institut mit Sitz in Freiburg die „Konzept- und Machbarkeitsstudie ‚Klimaneutrale‘ UEFA Euro 2024“ erstellt, die mögliche Emissionsquellen untersucht und Lösungen vorschlägt: zum Beispiel batterieelektrische Fahrzeugflotten in den Host Cities. Die UEFA vertraut auch bei diesem Thema ihren Lieferanten. Sie wurden nach Angaben der Euro 2024 dazu aufgefordert, im Beschaffungsprozess „ein Höchstmaß an Nachhaltigkeit zu erfüllen“. Darüber hinaus werde das gesamte UEFA-Material im Zentrallager in Belgien gesammelt, „um die Anzahl der Lastwagen, die für den Transport der Güter zu den Stadien eingesetzt werden, zu minimieren“.

Die Veranstalter der Euro 2024 haben die Ziele bei der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit hochgesteckt – mögen sie erreicht werden.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Euro 2024, Adobe Stock/master1305,  
Adobe Stock/j-mel | Montage: Monika Haug

## DAS LIEFERKETTENSORGFALTS-PFLICHTENGESETZ (LKSG)

- Ziel: Schutz der Menschenrechte und der Umwelt in globalen Lieferketten verbessern.
- Gilt in Deutschland für Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden. UEFA und Euro 2024 haben sich freiwillig verpflichtet. Daher wird die Einhaltung auch nicht kontrolliert.
- Die Anforderungen gelten für den eigenen Geschäftsbereich, mittelbare und unmittelbare Zulieferer.
- Maßnahmen für den eigenen Geschäftsbereich und unmittelbare Zulieferer: Grundsatzklärung zur Achtung der Menschenrechte verabschieden, Verfahren zur Ermittlung nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte, Präventions- und Abhilfemaßnahmen, um eventuelle negative Auswirkungen auf die Menschenrechte abzuwenden, transparent und öffentlich Bericht erstatten.
- Im März hat die Mehrheit der EU-Staaten für ein gemeinsames europäisches Lieferkettengesetz votiert. Deutschland war dagegen, wurde aber überstimmt. Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden und 450 Millionen Euro Umsatz sind künftig europaweit zur Dokumentation ihrer Lieferkette verpflichtet.



STARTSEITE

# Lösungen für Unternehmen finden

Monate nach den Mautprotesten soll die Expertenkommission für die Branche zusammenkommen



Der Jahreswechsel 2023/2024 war bestimmt von der Einführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen als neues Tarifmerkmal der Lkw-Maut und dem Protest der Branche. Die von der Politik versprochene Expertenkommission zur Linderung der Nöte lässt noch auf sich warten.

Die Proteste hatten sich gegen die doppelte Belastung der Branchenunternehmen durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung der Maut und die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer beim Tanken gerichtet. Der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) war bei der Koordinierung des Branchenprotests maßgeblich, Vorstandssprecher Prof. Dirk Engelhardt machte am 15. Januar bei der Großkundgebung am Brandenburger Tor den Unmut der Branche deutlich. Wenige Tage später meldete sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit dem Wunsch nach einem Austausch.

## Unterstützung versprochen

„Das Bundesverkehrsministerium steht fest an der Seite der Logistiker“, wurde Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) zitiert. Um für die Logistikbranche Planungssicherheit durch verlässliche Rahmenbedingungen auf dem Weg zur Klimaneutralität zu schaffen, sei die Schaffung einer Kommission vereinbart worden, so das BMDV, um konkrete Lösungen zu erarbeiten.

Auch Unternehmer Horst Kottmeyer von der gleichnamigen Spedition in Bad Oeynhausen hatte Fahrzeuge zum Protest nach Berlin entsandt. „Die Gespräche mit der Politik waren gut. Aber leider ist noch nichts zur Umsetzung gekommen, wie der besprochene Expertenrat. Die Hoffnung, dass Maßnahmen ergriffen werden, schwindet von Tag zu Tag“, sagt der Unternehmer, der seit 2018 Aufsichtsratsvorsitzender des BGL ist.

Jetzt aber scheint Bewegung in der Sache zu sein. Auf Anfrage von trans aktuell teilt eine Sprecherin des BMDV mit, dass im März „die einschlägigen Verbände“ gebeten wurden, Mitglieder für die neue Kommission Straßengüterverkehr zu benennen. Die Einladung zur ersten Sitzung werde in Kürze erfolgen.

Auch zu den Plänen, sich um weitere Mittel für die Unterstützung der Branche zu bemühen, äußert sich das BMDV: „Unterschiedliche Möglichkeiten einer Entlastung der Logistikbranche werden derzeit einer vertieften Prüfung unterzogen. Dies nimmt auch angesichts der schwierigen Haushaltssituation einige Zeit in Anspruch“.

## Geld für Förderprogramm

Aktuell stehen demnach im Bundeshaushalt 2024 – wie bereits in den Vorjahren – insgesamt 261,9 Millionen Euro für das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis) zur Verfügung. Zusätzlich seien 50 Millionen Euro vom Förderprogramm Aus- und Weiterbildung zum Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit umgeschichtet worden, weil die Mittel beim Förderprogramm Aus- und Weiterbildung in den vergangenen Jahren von der Branche nicht vollständig abgerufen wurden. Eine weitere Aufstockung der Haushaltsmittel für das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit sei, wie schon erwähnt, in der Prüfung und schwierig, so das BMDV.

Eine Entlastung für die Branche wäre dabei mehr als willkommen. Unternehmer Horst Kottmeyer lag wie allen Unternehmern viel daran, die Mauterhöhung an die Kunden weiterzugeben. „Dazu haben wir viele Gespräche geführt und unser Ziel auch umgesetzt bekommen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Kunden selbst das Problem erkannt und Verständnis für unsere Lage haben“, sagt Kottmeyer gegenüber trans aktuell. Während die Umsetzung bei dem Thema Lastkilometer aber kein Problem war, stieß der Unternehmer bei der Mautfrage für Leerkilometer auf Hürden.

## 20.000 Euro mehr pro Monat

Aber auch wenn die Kunden generell mit an Bord sind – bei der Frage der Zahlungsziele macht laut Kottmeyer immer wieder die Erfahrung, dass alle zu verlängern versuchen. „Das ist bei der Mautfinanzierung eigentlich nicht machbar – durch die Erhöhung haben wir in den ersten drei Monaten kalkulatorisch rund 200.000 Euro monatliche Mehrkosten verzeichnet, und das sind ja nicht eben die stärksten Monate im Jahr.“

Kottmeyer sieht die Politik in der Pflicht, die Unternehmen zu unterstützen. „Wenn man ein Drittel der Maut-Mehreinnahmen wenigstens für die Antriebswende zur Verfügung stellen würde, wäre uns allen sehr geholfen. Denn wenn erst einmal ein bis zwei E-Fahrzeuge und die Infrastruktur mitfinanziert wären, wäre die Anschaffung weiterer Fahrzeuge ein Selbstläufer“. Ohne Finanzierung, und ohne eine klare Aussage zur Mautfreiheit von klimaneutralen Lkw über 2025 hinaus werde es keine schnelle Dekarbonisierung geben. „Ein Jahr Planungssicherheit beim Thema Maut – da wird kein Unternehmen den Mautfaktor für die Kalkulation von Investitionen in Fahrzeuge heranziehen“.

Kottmeyer erwartet, dass sich das auch in der Zahl der Insolvenzen oder Betriebsschließungen niederschlägt: „Die Mauterhöhung wird diese Prozesse beschleunigen. Im Verband haben wir zum Jahresende einige Abmeldungen von Betrieben vermerkt, die abgemeldet wurden“, sagt Kottmeyer. Manchmal reichen dann auch die höheren Lastschriften für die Tankkarten, um das Fass zum Überlaufen zu bringen.

## Zeitgleiche Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer

Einen doppelte Aufgabe zu bewältigen hatte im Herbst 2023 Philipp Heilemann, Geschäftsführer von Heilemann Umwelt-Service aus Wendlingen am Neckar. Zur Mauterhöhung kam für den Entsorgerbetrieb die CO<sub>2</sub>-Besteuerung für Abfälle, die mit nur 40 Euro je Tonne angeknüpft, vom Bund dann aber auf 45 Euro angehoben wurde. Heilemann musste seinen Kunden also zusätzlich zur Mauterhöhung zum 1. Dezember 2023 um 83 Prozent auch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Besteuerung für Abfälle zum 1. Januar 2025 bekanntgeben.

Bei den Gewerbekunden kam natürlich keine Freude auf, laut Heilemann blieb ihnen aber nichts anderes übrig, als die massive Kostensteigerung zu akzeptieren und weiterzugeben. „Privatkunden reagierten teilweise empört, hatten dann aber im persönlichen Gespräch sehr schnell Verständnis für die Situation“, sagt Heilemann.

Schwierig war die Situation bei kommunale Kunden, deren Verträge hätten keine Preisgleitklauseln für die Erhöhungen von Mautgebühren. „Auf diesen Kosten bleiben wir dann sitzen, geschätzt sind das 30 Prozent unserer gesamten Mautkosten im Unternehmen“. Da die Lkw hauptsächlich in der Nähe von Wendlingen unterwegs sind, seien die Kosten monatlich um rund 8.000 Euro gestiegen.

## Weitere Maut-Belastung zum 1. Juli

Zum 1. Juli kommt die Ausweitung der Mautgrenze bei Fahrzeugen und weitere Kosten für Heilemann: „Für Innenstadtbereiche nutzen wir gerne Transporter für die Abholung von Abfällen – die sind schnell und wendig und kosteten bisher keine Maut“, sagt der Geschäftsführer, der sich nach eigenen Angaben von der Politik im Stich gelassen fühlt: „Man überlegt sich wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Touren, investiert in spezielle Fahrzeuge um einer Mauterhebung zu entgehen – und ein Jahr später ist dann alles wieder hinfällig.“

„Wir konnten die Mauterhöhung umsetzen“, sagt Theresa Gritzbach-Hagner, Geschäftsführerin der Spedition Gritzbach in Riesbach-Utzmemmingen in der Nähe von Nördlingen, gegenüber trans aktuell. Sie sieht dies auch als Folge der vielen langjährigen Geschäftsbeziehungen und des hohen gegenseitigen Vertrauens. „Wir haben hier von Anfang an klar kommuniziert, dass ohne eine Preisanpassung unsere Transportdienstleistung nicht in gleichem Umfang angeboten werden kann.“

Stand März haben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum die Mautkosten mehr als verdoppelt, sagt Gritzbach – was aber auch in einer positiven Auftragslage und den damit mehr gefahrenen Kilometern begründet sei. Nach ihrer Berechnung sind die Mautkosten pro Kilometer um 95 Prozent gestiegen, auch aufgrund der Änderung der berücksichtigten durchschnittlichen Achszahl.

Zusätzlich musste neben der Maut für die weitere Kostensteigerung eine Erhöhung der Preise durchgeführt werden. „Um die Kunden hier nicht zu stark zu belasten, haben wir teilweise mehrere Stufen der Anpassung durchgeführt, um die Weitergabe der Preisanpassungen zu ermöglichen.“

Text: Ilona Jüngst |

Fotos: Archiv, Matthias Rathmann, Heilemann, Gritzbach



„Privatkunden reagierten teilweise empört, hatten dann aber im persönlichen Gespräch Verständnis für die Situation“

PHILIPP HEILEMANN,  
GESCHÄFTSFÜHRER,  
HEILEMANN  
UMWELT-SERVICE AUS  
WENDLINGEN AM NECKAR

# 7,6

## Milliarden

EURO – AUF DIESE MEHR-BELASTUNG HAT DER BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR UND LOGISTIK (BGL) DIE MAUTERHÖHUNG GESCHÄTZT



„Ohne Preisanpassung kann keine Transportdienstleistung in gleichem Umfang angeboten werden“

THERESA GRITZBACH-HAGNER,  
GESCHÄFTSFÜHRERIN,  
SPEDIATION GRITZBACH  
IN RIESBACH-UTZMEMMINGEN

Welche Kosten aktuell der Branche zu schaffen machen, lesen Sie hier



STARTSEITE

# Was der Mittelstand braucht

Transcoop09-Kongress – Digitalisierung und Sicherheit als wichtige Themen der Branche



Partnerschaft macht vieles möglich – auch in einem Unternehmensnetzwerk wie Transcoop09. Beim 8. Kongress des Netzwerkes in Neu-Ulm unter dem Titel „Zukunft selbst gestrickt“ informierten sich die Mitglieder über neue Trends und Entwicklungen in puncto Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Sicherheit.

„Bei allen Veränderungen in den Unternehmen dürfen die Menschen nicht vergessen werden“, sagte Ex-Weltfußballer Thomas Strunz. Bei dem Kongress berichtete er über seine jetzige Arbeit bei dem Beratungsunternehmen Elean und die Verknüpfung von Hochleistungssport und Unternehmensführung. Seine These: Auch in Unternehmen sind Gruppendynamische Prozesse wichtig, und Führungskräfte dürfen gegenüber dem Erfolg der Mitarbeiter keine Gleichgültigkeit zeigen.

## Eigenes KI-Projekt namens „Alf“

Um für die Zukunft gerüstet zu sein, ist es laut Josef Perisa, Vorstand von Transcoop09, „wieder Zeit für Maßgeschneidertes“. Dies gelte auch für die Bedürfnisse der rund 40 mittelständischen Unternehmen, die Mitglied des Netzwerkes sind. Die Kooperation hat deshalb ein KI-Projekt auf die Beine gestellt, um die Nutzung der neuen Technologie auch in der Anwendung für die inhabergeführten Unternehmen zu prüfen. Aus dem Projekt entstand der digitale Mitarbeiter Alf, der bei Transcoop09 wiederkehrende Aufgaben wie die Datenübertragung in das ERP-System und die Auftragsfassung übertragen bekam und in weitere Aufgaben neu eingelernt wird.

KI-Experte und Schöpfer von Alf, Lyth Al-Khazra vom Softwareunternehmen Kolibrain, ermutigte die Unternehmer, das Thema KI unbefangenen anzugehen, einfache Aufgaben für eine erste Anwendung zu finden, Fehler zuzulassen, und Erfolgserlebnisse zu schaffen. Der unmittelbare Vorteil zeige sich schnell: Die Technologie übernehme lästige Aufgaben in Excel und Datev und schaffe so die Zeit für Wichtiges.

## Nachhaltigkeits-Pflichten

Auch wenn es um das Thema Nachhaltigkeit beziehungsweise um die Umsetzung der CSRD-Richtlinie geht, gibt es digitale Unterstützung. Die Pflicht zur unternehmerischen Nachhaltigkeitsberichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) betrifft mit Ausnahmen von Kleinstunternehmen alle Firmen in Europa, bei Nicht-Erfüllen droht ein Bußgeld. Wie Dr. Christopher Scheubel vom Anbieter Cubemos berichtete, lassen sich über eine Plattform für den notwendigen Prozess die einzelnen Schritte durchführen, um am Ende einen prüfbarer Bericht zu erhalten.

Aber es gibt es auch andere Gründe für nachhaltiges Unternehmertum, sagte Günther Reifer vom Beratungsunternehmen Terra Institute. Denn inzwischen gehen auch die Finanzströme Richtung Nachhaltigkeit – Stichworte sind etwa die EU-Taxonomie und Nachhaltigkeitsrisiken.



„Jeder, der mit E-Mobilität zu tun hat, sollte auch seine Vermögensschadensabdeckung überprüfen“

PROF. AXEL SALZMANN,  
PARTNER, TRANSCARE

Anzeige

**Ford Transit Wochen**

Ford Transit Custom. Jetzt mit 2,99 %\* effektivem Jahreszins finanzieren.

**Ford PRO™**

\* Ein Angebot der Ford Bank GmbH, Henry-Ford-Straße 1, 50735 Köln, für Privat- und Gewerbekunden (ausgeschlossen sind Großkunden mit einem Ford Rahmenabkommen sowie gewerbliche Sonderabnehmer z. B. Taxi, Fahrschulen, Behörden) bei Kaufvertragsabschluss für alle noch nicht zugelassenen und für das jeweilige Zinsangebot berechtigten Neufahrzeuge und Abschluss eines Darlehensvertrages bei teilnehmenden Ford Partnern. Es gelten die Konditionen zum Zeitpunkt des Abschlusses eines Darlehensvertrages. Der angebotene Zinssatz setzt eine Anzahlung mindestens in Höhe der gesetzlichen MwSt. des individuellen Kaufpreises des Ford Partners voraus. Das Angebot stellt ein repräsentatives Beispiel nach § 17 Preisangabenverordnung dar. Ist der Darlehensnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsabschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht gemäß § 495 BGB. Berechnungsbeispiel: Ford Transit Custom Kastenwagen, 280 ltr Basis, 2,0-EcoBlue-Motor PWD, 81 kW (110 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, unverbindliche Aktionspreisempfehlung Ford Werke GmbH € 36.381,87 (brutto) zzgl. Überführungskosten, Zulassungskosten, Finanzierungsprodukt Ford Auswahl-Finanzierung, Laufleistung p. a. 10.000 km, Laufzeit 48 Monate, Anzahlung € 5.808,87, Nettodarlehensbetrag € 30.573,00, effektiver Jahreszins 2,99 %, Sollzinssatz p. a. (fest) 2,99 %, Gesamtbetrag € 39.287,45, Restrate € 18.485,58, 47 monatliche Raten zu je € 319,00. Details bei allen teilnehmenden Ford Partnern.

Auch die ESG-Kriterien (Environmental, Social and Governance, deutsch: Umwelt, Soziales und Unternehmensführung) sind zu beachten, berichtspflichtig sind Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitern, einer Bilanzsumme von 20 Millionen Euro oder einem Jahresumsatz von 40 Millionen Euro; auch hier drohen finanzielle Sanktionen. „Nachhaltigkeit gehört als weitere Disziplin zur modernen Unternehmensführung dazu“, sagte Reifer, „wer die Welle von vorne reitet, kann dabei einen deutlichen Innovations- und Investitionsvorsprung erarbeiten.“

## Brandursache Batterie

Innovationen bringen Chancen und Möglichkeiten, aber auch Herausforderungen mit sich. Am Beispiel der E-Mobilität in der Logistik zeigt das Prof. Axel Salzmann vom Beratungsunternehmen TransCare. Ein Punkt ist dabei, wie Unternehmen mit ihrem Risikomanagement auf die Brandursache Batterie reagieren sollten. „Jeder, der mit E-Mobilität zu tun hat, sollte auch seine Vermögensschadensabdeckung überprüfen.“

Viele Betriebshaftungsversicherungen sind bei der Drittschadenabdeckung sehr restriktiv“, sagte der Versicherungsexperte. Für den Transport von Fahrzeugen oder Batterien sei ein entsprechendes Risikomanagementsystem und eine Anpassung der Deckungssummen für Verkehrshaftungsversicherung, Haftpflichtversicherung und Sachversicherungen nützlich.

## Risiken durch Cyberangriffe

Auch für die Digitalisierung braucht es Schutz durch eine Versicherung, genauer eine Cybersecurity-Versicherung. Laut Ole Sieveding vom Spezialisten Cyber Direkt gibt es hier ein dynamisches Trio des Riskmanagement: technische Maßnahmen wie Backups oder Patchmanagement, organisatorische Maßnahmen wie die Sensibilisierung der Mitarbeiter und eine Versicherung des Restrisikos durch eine Cyberversicherung. Welche Risiken bestehen, wenn ein Fahrer erkrankt, wissen die meisten Unternehmer; was es aber kostet, wenn ein Tag die IT-Systeme nicht zur Verfügung stehen, sei unbekannt. Dabei muss nicht einmal das Unternehmen selbst angegriffen werden: „Zunehmend wird auch über Bande gespielt, die digitale Supply Chain ist im Fokus von Multi-Vectorangriffen.“

Kostspielig wird es dennoch, berichtete Sieveding von einem Ransomware-Angriff, bei dem der Drucker die Lösegeldforderung übermittelte. Sechs Dienstleister waren dafür vier Wochen im Einsatz; die Folge war ein gewaltiger Betriebsunterbrechungsschaden.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Adobe Stock/PNG City, Kravag,  
Matthias Rathmann



„Jetzt ist wieder Zeit für Maßgeschneidertes“

JOSEF PERISA,  
VORSTAND TRANSCOOP09



# Im Wachstumsmarkt verankert

Elflein will Batterielogistik und -handling ausbauen – Transport und Lagerung im Auftrag diverser Fahrzeughersteller



Bei Elflein in der BMW-Allee in Leipzig sind wieder Bagger am Werk, für den Bau einer weiteren Logistikhalle. Der Geschäftsbereich wächst – insbesondere der Bereich Batterielogistik.

„Die Batterielogistik ist inzwischen eines unserer Steckenpferde“, sagt Stefanie Kotschenreuther, Leitung Key Account Transport bei Elflein. Erklärtes Ziel des Bamberger Unternehmens ist es, dass Batteriehandling und -logistik einen noch größeren Anteil am Gesamtvolumen in der Logistik erzielen. 2019 hat das Unternehmen für einen OEM erstmals das Thema im Stuttgarter Raum übernommen, inzwischen hat Elflein an den zwei Standorten Epfendorf bei Rottweil und Leipzig sein Know-how auf ein ganz anderes Niveau gehoben.

## Gemeinsame Entwicklungsschritte

„Wir haben uns anfangs zusammen mit dem Kunden in das Thema Batterielogistik erst einarbeiten müssen“, sagt Nadine Bitterlich, Leitung Logistik Deutschland. Thomas Machwitz, Leitung Key Account Management Logistik, fährt fort: „Inzwischen haben wir mit den Kunden schon diverse Entwicklungszyklen mitgemacht, von der Generation eins bis zur sechsten Batteriegeneration“. In den nächsten 10 bis 15 Jahren werde die Massennutzung von Lithium-Ionen-Batterien anhalten, vor allem in Fahrzeugen.

In der ersten, 2022 erstellten Halle für Batterielogistik in Leipzig sind 90 Prozent der Batterien im Lager aus der Serienfertigung, zehn Prozent sind Prototypen oder aus der Vorserienproduktion. Das motiviert auch die Mitarbeiter, sagt Machwitz: „Die verstehen die Batterielogistik als Wachstumsmarkt, und sehen die Möglichkeit für Zusatzqualifikationen und Fortbildung. Sie bleiben dabei, weil sie sehen, wie sich das Produkt Batterie weiterentwickelt. Und viele identifizieren sich einfach mit dem Thema Automotive und Mobilität.“

Laut Machwitz hat das Unternehmen aber auch weitere Bereiche im Blick: den Solar- und Energiesektor und elektrische Tools für den Bereich Service, Haushalt und die Freizeitindustrie. In Leipzig lagern für einen Kunden aus dem Bereich Photovoltaik schon jetzt Batterien für PV-Speicheranlagen. Elflein wickelt auch die Retouren der Privatkunden ab und schickt die Ware zurück zum Hersteller.

## Neues Thema: Reverse Logistics

Und auch für das Thema Reverse Logistics gebe es schon Anfragen für das Handling von sogenannten NiO-Teilen (Nicht-in-Ordnung-Teilen). „Die NiO-Logistik hat aber nochmals höhere Anforderungen wegen des Handlings von Abfallstoffen. Das, was aus dem Lager rausgeht, hat zunehmend auch wegen Themen wie dem Vorkommen seltener Erden und dem Ziel Europas, sich bei Rohstoffen unabhängiger von China zu machen, eine immer größere Bedeutung“. Wie die Logistik diese Rückführungen leisten kann, werde in Zukunft auch Thema bei Elflein.

## Vorbereitungen für das Recycling

Am Standort Epfendorf ist Elflein demnach mit Vorbereitungen zu Recyclingmaßnahmen beschäftigt. „Unsere Mitarbeiter bauen dort die Batterien auseinander und bereiten sie für das Recycling durch externe Dienstleister vor, die dann die einzelnen Stoffe trennen. Über das Know-how unserer Mitarbeiter, von denen auch einige aus dem Bereich Recycling kommen, werden wir unsere Leistungen auch hier in einem eigenen Bereich ausbauen“, sagt Nadine Bitterlich.

Und auch in der Transportlogistik ist noch Luft nach oben: „15 Prozent unserer Transporte sind Batterietransporte, kurzfristig könnten wir das auf 25 Prozent hochskalieren“, sagt Stefanie Kotschenreuther.

Elflein bestreitet für ausgewählte OEM Gefahrgut- und Batterietransporte zwischen den Fertigungsstandorten in Regensburg beziehungsweise Dingolfing und Leipzig. „Im Peak sind pro Tag 50 Fahrzeuge im Langstreckenverkehr ohne Zwischenstopp unterwegs“, sagt Kotschenreuther.

An Bord sind Hochvoltspeicher oder -zellen, zurück nach Bayern haben die Lkw Leergut dabei. Zum Einsatz kommen Standardfahrzeuge mit ADR-Ausstattung, auch die Fahrer haben einen ADR-Schein, den die meisten erst im Rahmen der Tätigkeit für den Bamberger Logistiker erwerben. „Auch wir rechnen mit dem Hochlauf der E-Mobilität mit weiter steigenden Volumen im Batterietransport“, sagt Kotschenreuther.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Elflein



„Unsere Mitarbeiter verstehen die Batterielogistik als Wachstumsmarkt und sehen die Möglichkeit für Zusatzqualifikationen und Fortbildung“

THOMAS MACHWITZ,  
LEITUNG KEY ACCOUNT  
MANAGEMENT LOGISTIK,  
ELFLEIN



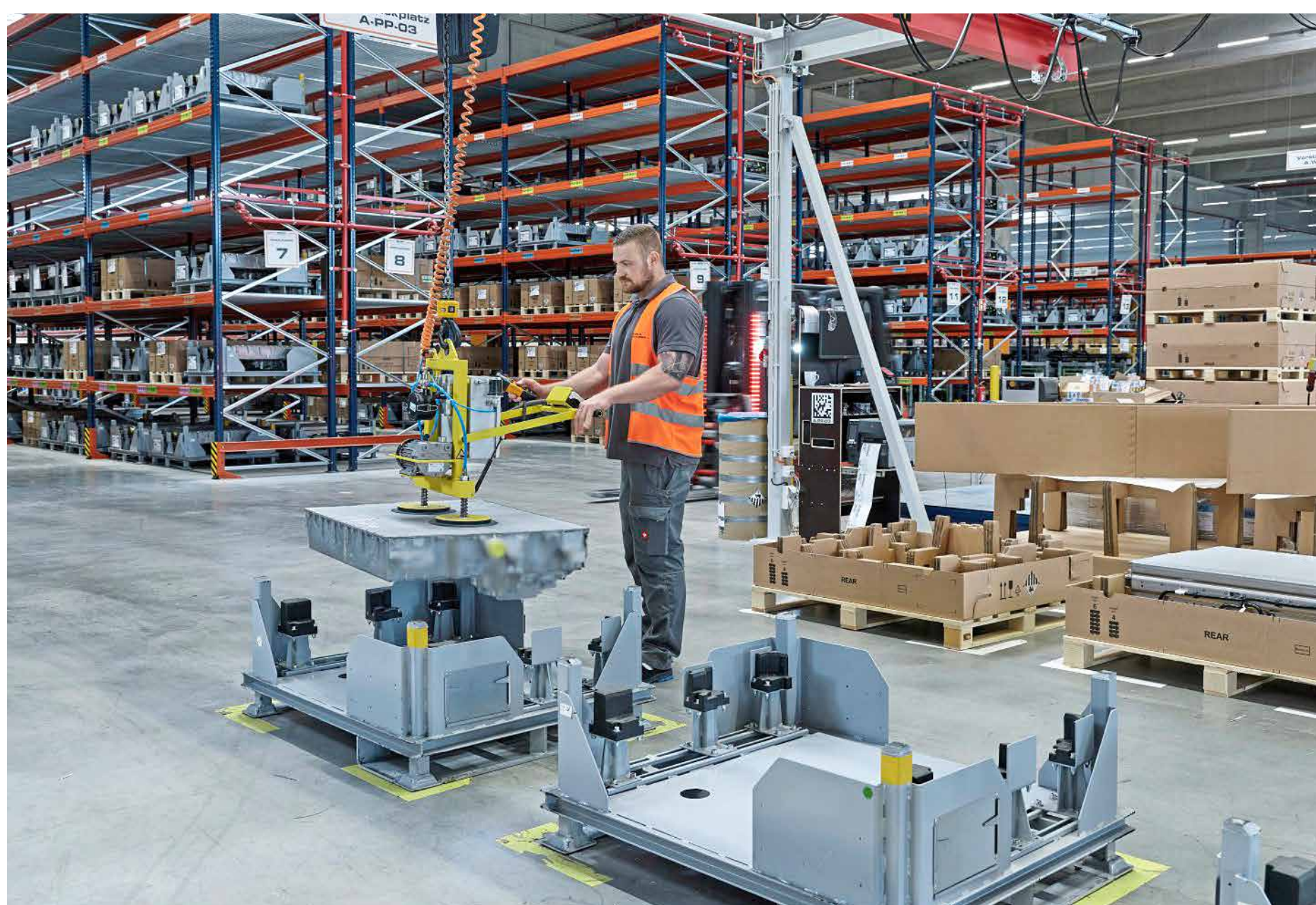
„Wir rechnen mit dem Hochlauf der E-Mobilität mit weiter steigenden Volumen im Batterie-transport“

STEFANIE KOTSCHEN-  
REUTHER, LEITUNG KEY  
ACCOUNTTRANSPORT,  
ELFLEIN

 **STARTSEITE**

# Alles für die Sicherheit

Spezielle Batterielogistik-Anforderungen an Immobilie und Personal



Voraussetzung für die Arbeit mit Lithium-Ionen-Batterien ist zunächst die richtige Immobilie. Laut Nadine Bitterlich, Leitung Logistik Deutschland bei Elflein, sind die wichtigsten Anforderungen, vor allem im Hinblick auf die Versicherung, unter anderem eine WGK3-Folie zum Schutz des Untergrundes, eine wasserundurchlässige Bodenwanne, damit im Falle eines Brandes kein kontaminiertes Löschwasser in das Grundwasser gelangt, ein Rücklaufbecken für das Löschwasser, und eine umfangreiche Sprinkleranlage. „Es muss auch die Besprinkelung jedes Lagerplatzes möglich sein, auch im Hochregal“, sagt Bitterlich.

## Flutmulde zum Herunterkühlen

Außerhalb des Gebäudes müssen zudem ein Beobachtungscontainer sowie eine Flutmulde mit Wasser bereitstehen, um bei einer in Brand geratenen Batterie die Zellen schneller herunterzukühlen. „Bei der Lagerung und Bereitstellung von Lithium-Ionen-Batterien geben die Richtlinien des Sachversicherers FM Global und des Verbands der Versicherungswirtschaft maßgeblich die Anforderungen vor“, sagt Bitterlich.

Aufgrund der Anforderungen etwa zum Hallenboden kommt laut Thomas Machwitz auch kein Umbau einer bestehenden Immobilie in Frage. Zudem spielt bei der Planung bereits die Batteriekapazitätsdichte pro Quadratmeter eine Rolle. „Insgesamt ist ein Gefahrgutneubau für die Batterielogistik im Vergleich zu einer regulären Halle um Faktor zwei teurer, weil sehr viel außerhalb des Standards ist.“ Auch die Regaltechnik – die Regale sind für eine Fachlast von 1.000 Kilogramm ausgelegt.

## Kunden erwarten Notfallkonzept

„Unsere Kunden sind froh, wenn sie sich nicht mit der Immobilie befassen müssen. Was den Auftraggebern wichtig ist, ist ein Notfall- und Havariekonzept“, berichtet Bitterlich. Dabei geht es um den Schutz der Batterien vor Beschädigung und die schnelle Evakuierung der Mitarbeiter.

Laut Thomas Machwitz stehen auch die Temperaturen im Vordergrund: Bei niedrigeren Temperaturen entladen sich die Batterien schneller, ideal ist also eine Temperatur zwischen 17 bis 21 Grad. Andererseits besteht die Gefahr, dass sich defekte Batterien erwärmen und gegebenenfalls zum Brand führen. Um das frühzeitig zu entdecken, werden die Regalreihen regelmäßig und vor dem Wochenende mit einer Drohne mit Wärmebildkamera abgeflogen, um die Wärmesignatur der Batterien zu überprüfen.

## Ständige Weiterbildungen

Zwei Elflein-Mitarbeiter haben sich zu Hochvolt-Kräften ausbilden lassen, und können eine technische Überprüfung sowohl der Batterie als auch der einzelnen Zellen vornehmen und auch einzelne Zellblöcke herausnehmen und die Ladezustandsprotokolle für die Kunden anfertigen. Auch die weiteren Mitarbeiter werden laut Nadine Bitterlich zum Thema Gefährdung weiter- und fortgebildet. „Unser Mitarbeiterstamm reicht vom Verpacker und Kommissionier über den Staplerfahrer bis hin zu den Spezialkräften für die technische Prüfung. Viele sind nicht originär aus der Logistik, sondern etwa Elektriker, können also technische Zeichnungen lesen und Prüfungen durchführen“, sagt die Logistikexpertin.

Von Leipzig aus gehen rund 90 Prozent der Batterien an die Fertigungsstandorte im Ausland. Die Mitarbeiter werden daher auch geschult, Batterien für die Seefracht und den Luftversand sicher zu verpacken und verstauen.

Weil die Serienladungsträger der Kunden nicht Übersee verschickt werden können, entwickelt Elflein zusammen mit einem Verpackungspartner Kartonagen und Umverpackung für jeden einzelnen Batterietyp, und stimmt das Ladevolumen pro Container ab, um die Sicherheit beim Transport zu gewährleisten. „Immer in Abstimmung mit dem Kunden, der uns sagt, was in den Regalen, aber auch beim Transport miteinander reagieren könnte“, sagt Machwitz.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Elflein



„Was den Auftraggebern wichtig ist, ist ein Notfall- und Havariekonzept“

NADINE BITTERLICH,  
LEITUNG LOGISTIK  
DEUTSCHLAND  
BEI ELFLEIN

## DAS UNTERNEHMEN

- Das Unternehmen Elflein mit Sitz in Bamberg beschäftigt an elf Transport- und Logistikstandorten in Deutschland, Polen und Tschechien 1.275 Mitarbeiter.
- Die eigene Flotte umfasst insgesamt 400 eigene Lkw. 30 Prozent sind LNG-Fahrzeuge, die nach Unternehmensangaben bald alle mit Bio-LNG betankt werden.
- Drei E-Lkw des Anbieters Designtwerk (Lowliner-Zugmaschinen) kommen aktuell in Stuttgart, München und Leipzig zum Einsatz, 2025 soll ein eMAN das Angebot ergänzen.



STARTSEITE

# Wertschöpfungskette Batterie

Batterielogistik durch BLC, ein Joint Venture von Rhenus und TSR – im Fokus: erst Aufbereitung, dann Recycling der Wertstoffe



Auch, wenn derzeit der Zulassungsmarkt träge ist – die Anzahl vollelektrischer Pkw wird in den kommenden Jahren rasant steigen, und damit auch die Zahl der verbauten Lithium-Ionen-Batterien. Um deren Aufbereitung, Demontage und das Recycling kümmert sich The Battery Lifecycle Company (BLC), ein Unternehmen von Rhenus und TSR.

BLC und die beiden Muttergesellschaften arbeiten dabei entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Belieferung der Automobilhersteller bis ans Band über die Rücknahme und Demontage bis zum Recycling, erklären die beiden BLC-Geschäftsführer Florian Karlstedt und Lukas Brandl im Gespräch mit trans aktuell.

## Repair, Reuse und Recycling

Repair, Reuse und Recycling heißt dabei der Dreiklang von BLC. Im Fokus sind Batterie-Rückläufer von Werkstätten und den OEM. Der erste Schritt ist die Abholung durch BLC, unter Zuhilfenahme der Flotte der Schwestergesellschaft Remondis.

Der nächste Schritt ist das Überprüfen der Batteriepacks auf Defekte, je nach Vereinbarung mit dem Kunden. Die beste Stufe für eine Batterie ist dabei das Re-Manufacturing, das lediglich den Austausch von gewissen Teilen vorsieht, so dass die voll funktionstüchtige Batterie vom Nutzer wieder eingesetzt oder, von BLC neu aufgebaut, wieder als Batteriepack in der Produktion eingesetzt werden kann.

# 15 Millionen

VOLLELEKTRISCHE PKW SOLLEN NACH PLÄNEN DER JETZIGEN BUNDESREGIERUNG BIS 2030 AUF DEUTSCHEN STRASSEN UNTERWEGS SEIN

Anzeige

Eine weitere Option ist das second life, also ein zweites Leben der Batterien oder einzelner Komponenten, etwa ein funktionsfremder Einsatz außerhalb des Fahrzeugs oder als Ersatzteil. Und für defekte Batterien ist die letzte Option das Recycling – das Herauslösen und Vorbereiten von Rohstoffen zur Wiederverwertung wie Aluminium oder Kupfer. Die dabei gewonnenen Recyclingrohstoffe werden in den Aufbereitungsanlagen von TSR Recycling verarbeitet oder zur Produktion von Schwarzmasse an entsprechende Aufbereitungsbetriebe verkauft.

Was sich einfach anhört, ist in der Praxis durchaus komplex. Das fängt bereits bei der Abholung an. „Bei der Abholung in einer Werkstatt ist das Problem etwa, dass es keine Rampe, aber meist auch keinen Gabelstapler gibt, der auf den richtigen Schwerpunkt ausgelegt ist. Zudem müssen alle ADR-geschult sein – auch die Werkstatt-Mitarbeiter“, berichtet Karlstedt. Eine große Unbekannte ist zumeist auch der Zustand. Batterien aus Unfallfahrzeugen kommen direkt ins Recycling, kritische Batterien dürfen gar nicht ohne Havariebehälter transportiert werden – das Transportgewicht liegt dann bei zwei Tonnen.

## Batterie-Rückläufer aus den Werken

Einfacher ist es bei der Rückholung aus einem Produktionswerk, etwa von Produktionsüberschüssen oder Batterie-Rückläufern aus Probefahrzeugen. Denn dann gibt es einen Bewertungsbogen des OEM zur Transportsicherheit und die Batterien sind entsprechend verpackt.

14 bis 15 Batteriepacks passen maximal auf einen Lkw, sagt Karlstedt: „Mit einer Größe von bis zu 1,7 mal 2,5 Metern nehmen sie ja den kompletten Unterboden des Fahrzeugs in Anspruch. Zusammen mit der Verpackung bedeutet das pro Batterie viel Volumen und ein Gewicht von rund 600 Kilogramm.“

## DAS UNTERNEHMEN

- The Battery Lifecycle Company (BLC) ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Rhenus und TSR, die beide zur Rethmann-Gruppe gehören.
- TSR hält als Gesellschafter 65 Prozent des Joint Ventures, Rhenus 35 Prozent.
- Aktuell hat BLC 30 Mitarbeiter, aufgeteilt auf den Hauptsitz in Lünen sowie die Standorte Rheda-Wiedebrück und Magdeburg.

# ALLE MITARBEITER MÜSSEN ADR-GESCHULT SEIN

Laut Lukas Brandl kommen bei der Abholung bei einer Werkstatte aktuell meist nicht mehr als zwei Batterien aufs Fahrzeug, so dass oft ein 7,5-Tonner reicht. Wenn es um die Entsorgung aus einem Produktionsbereich gehe, werden die Batterien regelmäßig mit einem 40-Tonner abgeholt. Aktuell nutzt BLC die Infrastruktur der Muttergesellschaft TSR in Rheda-Wiedenbrück und Magdeburg. Die Batterien werden unter Spannung demontiert, um möglichst viele Module für die Weiternutzung zu gewinnen; für defekte Batterien steht automatisch eine Tiefentladung an, um die Selbstentzündungsgefahr auf ein Minimum zu reduzieren.



Die automatische Tiefentladung steht bei defekten Batterien an, um die Gefahr einer Selbstentzündung zu minimieren.

Noch generiert BLC laut Brandl die großen Volumina vor allem über die Werke, nicht zuletzt auch deshalb, weil sich Batterien so schnell weiterentwickeln: „Eine 2022er Batterie ist anders als eine 2024er-Batterie aus der gleichen Baureihe“, sagt er. Die Abholung bei den OEM bietet auch eine gewisse Planbarkeit. „Eine reguläre Lithium-Ionen-Batterie hält nach aktuellem Stand etwa acht bis zehn Jahre. Unsere Kunden kennen ihre Fertigungsvolumina und die Exportraten, daher lässt sich gut die Recyclingquote errechnen“, sagt Karlstedt. Sobald die Zulassungszahlen aber in die Höhe schießen werden, erwarten die Geschäftsführer auch bei der Abholung aus den Werkstätten große Volumina. „Auf diesen großen Materialstrom bereiten wir uns schon jetzt vor“, sagt Karlstedt.

## Netz aus sechs Logistikhubs geplant

Geplant ist, bundesweit mit sechs Logistikhubs präsent zu sein, mit jeweils maximal 200 Kilometern Distanz zueinander. So lasse sich die erste Meile kurz halten. In den Hubs sollen die Batterien vor der Weiterverarbeitung schon mal diagnostiziert und zum Teil demontiert werden, so dass sie für den Weitertransport gebündelt werden können. Einzelne Hubs sollen auch auf spezielle Aufgaben ausgerichtet werden – etwa für die Reparatur oder das Sortieren und Bündeln ähnlicher Batterietypen.

„Wir planen zunächst einen Standort in Österreich, einen in den Niederlanden und in Frankreich, und dann den sukzessiven Ausbau“, sagt Brandl. Dafür habe BLC ein Blueprint-Konzept in der Schublade, um national und international schnell Standorte eröffnen zu können. „Sobald eine bestimmte Menge von Batterien im Markt sind, haben wir uns einen strammen Zeitplan gesetzt.“

Während bei klassischen Ausschreibungen mehrere Jahre Laufzeit und definierte Mengen üblich sind, erwartet Brandl in dem Geschäft vor allem ein organisiertes sowie ein projektbezogenes Wachstum. Auf Sicht fahren ist laut Karlstedt angesagt: „Die Kunst besteht darin, unsere Organisation im Vorfeld gut vorzubereiten, um die Reaktionszeit für den Aufbau eines Standorts so gering wie möglich zu halten.“

Bei der geplanten Expansion sind laut den beiden Geschäftsführern eher die Abläufe bei den Genehmigungsbehörden ein potenzielles Hemmnis als die Personalfrage, auch wenn die Mitarbeiter hoch qualifiziert sein müssen: „Unsere Mitarbeiter arbeiten mit 400 bis 800 Volt, also in der Hochvolt-Qualifikationsstufe 3. Sind sie dafür nicht ausgebildet, werden sie von uns weitergebildet. Die Rekrutierung klappt ganz gut“, sagt Brandl, auch bei der Suche nach Betriebsleitern oder Ingenieuren: „Die Themen elektrische Fahrzeuge und Nachhaltigkeit sind für die Beschäftigten interessant, die Branche wächst – bei Ausschreibungen haben wir daher oft mehr Anfragen als zu besetzende Stellen.“

Text: Ilona Jüngst | Foto: BLC

# 600 Kilogramm

BETRÄGT DAS GEWICHT EINER BATTERIE, DIE GRÖSSE KANN BIS ZU 1,7 MAL 2,5 METER BETRAGEN

STARTSEITE

# Alles auf Anfang

Christian Bücheler und Michael Staack, Gesellschafter der Transco East, über den Wiedereinstieg ins Pharmageschäft



Rund drei Jahre lang war der Logistikdienstleister Transco nicht mehr im Pharmabereich aktiv. Das soll sich jedoch wieder ändern. „Wir befinden uns momentan vorrangig in der Akquisitions- und Auditphase“, sagt Michael Staack, Geschäftsführer der Transco East.

Bei Transco East handelt es sich um eine Tochterfirma der Transco mit einem Standort in Lübeck. Staack und sein Team aus 15 Mitarbeitenden stellen sich der Herausforderung Pharma. Denn eine Herausforderung sei es allemal. Staack spricht gegenüber trans aktuell von einem „akribischen und intensiven Vorbereitungszenario“.

Staack ist seit 30 Jahren in der Logistikbranche und seit 2010 Geschäftsführer bei Transco East. Doch Pharmatransporte sind für ihn ein neues Terrain. „Die Leute ziehen wirklich ihren Hut“, sagt Staack. Er müsse das Pharmageschäft von der Pike auflernen. „Es ist nicht so, dass man das einfach so übernimmt.“

## Qualität Teil der DNA

Die notwendige GDP-Zertifizierung gemäß der Good Distribution Practice, den Leitlinien der EU-Kommission für den Vertrieb von Humanarzneimitteln, hat Transco East Ende 2023 erhalten. Darüber hinaus ist das Unternehmen nach ISO 9001 (Qualitätsmanagement), ISO 14001 (Umweltmanagement), SQAS (Chemie) und IFS (Lebensmittel) zertifiziert. Hohe Qualität sei Teil der DNA von Transco East. Die Transportpartner – Transco East hat keinen eigenen Fuhrpark – werden zielgerichtet ausgewählt, um sie auf Herz und Nieren zu prüfen.

Die Vorbereitungen für den Wiedereinstieg laufen also auf Hochtouren. Mehr als 250.000 Euro hat Transco East bereits für die Einstiegsphase als Investment geplant. „Pharmalogistik, wie wir sie betreiben, wird erst bei einem Umsatzvolumen von rund fünf Millionen Euro im Jahr rentabel. Wir kommen von Null und möchten die rentable Zone schnellstmöglich erreichen, idealerweise innerhalb von zwei Jahren“, sagt Staack. Ein realistisches Ziel, wie er bekräftigt.

Bis 2021 lag der Bereich Pharma in den Händen von Thomas Schleife, damals Geschäftsführer und Minderheitsgesellschafter der Transco Berlin Brandenburg. „Eine sehr erfolgreiche Geschichte“, wie Christian Bücheler, geschäftsführender Gesellschafter der Transco-Gruppe, erklärt. Doch Schleife ging 2021 aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig in den Ruhestand, Bücheler fand keinen geeigneten Nachfolger und verkaufte das Unternehmen.

## Hohe Kundennachfrage

Für Bücheler war das Thema Pharma durch – für die ehemaligen Kunden jedoch nicht. Die fragten regelmäßig nach, ob nicht doch wieder Pharmatransporte möglich sind. „Die dramatische Entwicklung in der Ukraine und die äußerst schwierige Entwicklung mit Russland geben Ende 2023 dann den endgültigen Anstoß, sich wieder mit Pharma zu beschäftigen“, sagt Bücheler. Transco East transportierte bis dahin andere hochwertige Güter nach Russland und in die GUS-Staaten.

Transporte nach Osteuropa finden nach wie vor statt. Es handelt sich überwiegend um Lkw mit Lebensmitteln, Düngemitteln – und jetzt Medikamenten. „In der Ukraine werden mehr Pharmaprodukte denn je benötigt und geliefert“, so Bücheler.

Transco East bietet künftig temperaturgeführte Transporte innerhalb Deutschlands, nach Westeuropa, Zentralasien, in den Nahen Osten und nach Nordafrika an. „Alle Destinationen, die im Straßentransport erreichbar sind“, sagt Staack. In alle Länder sollen Transporte über alle Temperaturstufen hinweg möglich sein – bei Bedarf auch außerhalb der üblichen Temperaturkorridore bis hin zu Tiefkühl-Transporten. „Alles, was wir anbieten, halten wir ein“, sagt Bücheler. Dazu gehören auch alle Sendungsgrößen, von einer Palette bis zur Komplettladung und alle Transportformen: egal, ob Shuttle-, Linienverkehr oder Expressversand.

## Infrastruktur schaffen

„Wir schaffen gerade die Infrastruktur, um zu wachsen“, sagt Bücheler. Allerdings kontrolliert und nicht schneller, als das Unternehmen verkraften kann. Einen zweiten Standort habe man laut Staack bereits im Auge, „aber alles Schritt für Schritt“.

Die Expertise der Unternehmensgruppe bei temperaturgeführten Transporten bedeutet laut Staack einen klaren wirtschaftlichen Vorteil. Transco East bediene drei Branchen: Pharma, Lebensmittel und Chemie. Eine klare Win-win-Situation, wobei Pharma eindeutig das Alleinstellungsmerkmal sei. „Dieses Angebot macht uns als Dienstleister interessant“, sagt Staack. Transco East sehe sich als Nischen-Spediteur, bei dem die Expertise im Vordergrund stehe. „Wir messen uns nicht mit dem Stückgut-Bereich“, sagt Staack. Die schwächelnde Konjunktur spüre das Unternehmen daher nicht. „Von den typischen Marktschwankungen sind wir nicht betroffen“, so der Transco East-Geschäftsführer.

Außerdem muss sich Transco East nicht um zu wenig Kunden sorgen. „Wir mussten bisher kaum Kundenakquise betreiben. Der gute Ruf, den wir früher hatten, nutzt uns jetzt“, sagt Bücheler. Denn: „Menschen machen Märkte.“ Auch deshalb ist Michael Staack – genau wie sein Vorgänger Thomas Schleife bei Transco Berlin Brandenburg – Geschäftsführer und Minderheitsgesellschafter in Personalunion.

Was die Neuausrichtung der Transco East rund macht, ist ein neuer Name. Noch in der ersten Jahreshälfte will Staack ihn bekanntgeben – man darf gespannt sein.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Transco, Transco/Mindscapstudio/Shutterstock



„Von den typischen Marktschwankungen sind wir nicht betroffen“

MICHAEL STAACK,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
TRANSCO EAST



Nach rund drei Jahren Pause wieder zurück im Pharmabereich: Christian Bücheler (links) und Michael Staack.

## ZU DEN UNTERNEHMEN

### Transco East

- 2010 gegründet, um hochwertige Güter nach Russland und die GUS zu transportieren.
- Sitz: Lübeck
- Mittlerweile auf dem gesamten eurasischen Kontinent und in Nordafrika aktiv.
- 2023 Einstieg in die Pharmabranche
- 15 Mitarbeitende
- Geschäftsführer: Michael Staack

### Transco

- 1970 gegründet, 25 Standorte in acht Ländern
- Sitz: Singen
- Eigenfuhrpark aus rund 100 ziehenden Einheiten
- Jahresumsatz 2023: 125 Millionen Euro
- Rund 700 Mitarbeitende
- Geschäftsführer: Christian Bücheler



STARTSEITE

# Intelligenter Tachograph der zweiten Generation

Zeit und Geld sparen: Schon jetzt nachrüsten für das Mobilitätspaket I



Wer Anfang November bei einer Nutzfahrzeugwerkstatt einen Termin ausmachen möchte, sollte sich auf lange Verzögerungen in der Warteschleife einrichten. Denn schon heute ist klar: Die Werkstätten werden zum Jahresende noch mehr zu tun haben als in den Vorjahren. Schuld ist das EU Mobilitätspaket I. Oder besser gesagt: der neue intelligente Tachograph der zweiten Version, der im vergangenen Jahr für Neuzulassungen eingeführt wurde. Und zum Jahreswechsel 2024/2025 kommt auf viele Flottenbetreiber die nächste wichtige Frist zu: Alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen mit analogen oder digitalen Fahrtenschreibern der ersten Version, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, müssen bis spätestens 31.12.2024 auf den neuen intelligenten Tachographen der zweiten Version umgerüstet sein. Das betrifft also alle älteren analogen und digitalen Geräte außer den intelligenten Tachographen der ersten Version wie zum Beispiel den VDO DTCO 4.0.

Entsprechend müsste jetzt die heiße Umrüstungsphase laufen, oder? Weit gefehlt, viele Flottenbetreiber schieben diese unliebsame Pflicht noch vor sich her. Aus verschiedenen Gründen: Einerseits herrscht durch verschiedene nationale Ausnahmen und Übergangsregelungen immer noch Unklarheit darüber, für welche Fahrzeuge in welchem Land welche Deadline gilt. Andererseits hegen einige Märkte sogar die leise Hoffnung, dass die EU-weite Einführung zum Beispiel des DTCO 4.1 ganz abgeblasen wird. Und schließlich hält sich immer noch hartnäckig das Gerücht, dass derzeit nicht genügend Geräte vorrätig seien, was die Hersteller aber klar verneinen. Daher rät auch die EU-Kommission den Flottenbetreibern, sich frühzeitig um die Nachrüstung zu kümmern. Denn wer den Termin zur Umrüstung vorausschauend plant, kann Zeit und Geld sparen.

## Nicht rechtzeitig nachgerüstet? Das kann teuer werden!

Wer der Pflicht zum Einbau des neuen Tachographen nicht rechtzeitig nachkommt, muss tief in die Tasche greifen. Wird bei einer Kontrolle festgestellt, dass ein Lkw mit einem veralteten Fahrtenschreiber auf der Straße unterwegs ist, wird die gleiche Strafzahlung fällig, wie wenn gar kein Tachograph an Bord wäre. In diesem Fall beträgt das Bußgeld zum Beispiel in Deutschland 1.500 Euro, in den Niederlanden sogar 4.400 Euro. Und zwar für jedes Fahrzeug, das erwischt wird, jedes Mal. Und die Wahrscheinlichkeit erwischt zu werden wird in diesem Jahr immer größer. Denn bis August werden die EU-Länder auch die Fernüberprüfung von Fahrzeugen flächendeckend einführen, die durch das DSRC-RP-Modul im Fahrtenschreiber und die Remote-Scanning-Technologie erst möglich wird. Und damit können die Behörden die schwarzen Schafe quasi im Vorbeifahren identifizieren.

## Jetzt Termin zur Nachrüstung vereinbaren und Geld sparen

Wenn der Jahreswechsel erstmal vor der Tür steht, ist es zu spät: Die Kapazitäten der Werkstätten sind ausgeschöpft und der Stau vor dem Werkstatt-Tor ist lang. Im schlechtesten Fall steht ein nicht nachgerüstetes Fahrzeug ab 01.01.2025 still. Das lässt sich vermeiden! Besonders effizient gestaltet sich die Nachrüstung, wenn man sie mit dem Termin für die ohnehin notwendige periodische Tachographenprüfung nach § 57b StVZO zusammenzulegt. So sparen sich Flottenbetreiber die Kosten für einen weiteren Werkstatttermin, die Werkstätten mehr Kapazitäten für die kommende Nachrüstwelle und die Fahrzeuge sind schneller wieder zurück auf der Straße. Das verringert teure Standzeiten und gibt Flottenmanagern die Sicherheit, auch im Januar grenzüberschreitend unterwegs sein zu können.

VDO verfügt über ein großes Netzwerk an zertifizierten Partnerwerkstätten mit derzeit noch genügend Terminden und vorrätigen Geräten, um die verpflichtende Nachrüstung auf einen intelligenten Tachographen der zweiten Version effizient zu gewährleisten. Mehr zum VDO-Partnernetzwerk und eine Werkstatt in Ihrer Nähe finden Sie hier: <https://www.fleet.vdo.de/partnerfinder/>

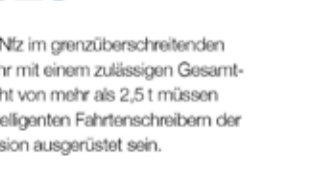
## EU Mobilitätspaket I: Welche Fristen gelten zum Nachrüsten des intelligenten Tachographen der zweiten Version?

Wie im EU Mobilitätspaket I vorgegeben, müssen neu zugelassene Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bereits seit August 2023 mit dem neuen intelligenten Tachographen der zweiten Version ausgestattet sein. Nun gilt es, die sehr heterogene Bestandsflotte in mehreren Schritten fit für eine sichere und faire Zukunft auf der Straße zu machen. Im folgenden Zeitplan ist klar aufgeschlüsselt, welche Fahrzeuge bis zu welchem Zeitpunkt verpflichtend auf den neuen Fahrtenschreiber umgerüstet haben müssen:

- 31.12.2024: Alte analoge oder digitale Fahrtenschreiber der ersten Version müssen in allen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen durch einen neuen intelligenten Tachographen der zweiten Version ersetzt sein.
- 18. August 2025: Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und einem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Version müssen mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Version nachgerüstet sein.
- 30. Juni 2026: Leichte Nutzfahrzeuge und Vans im grenzüberschreitenden Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen müssen ebenfalls mit intelligenten Fahrtenschreibern der zweiten Version wie dem VDO DTCO 4.1, ausgerüstet sein. Damit müssen erstmals auch Fahrer von kleineren Nutzfahrzeugen unter anderem ihre Lenk- und Ruhezeiten aufzeichnen.

Wann muss welcher Fahrzeugtyp auf den neuen intelligenten Fahrtenschreiber umrüstet?

## Zeitplan für die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers der zweiten Version:



Die EU-Kommission hat erst kürzlich deutlich gemacht, dass es keine Verzögerung dieses Gesetzes geben wird und schätzt, dass bis Ende 2024 mehrere hunderttausend Fahrzeuge nachgerüstet werden müssen.

In ihrer Mitteilung an die Mitgliedstaaten "Note for the attention of the Members of the Committee on Road Transport" – Ref. Ares (2024) 1655409 – vom 4. März 2024 gibt daher auch die EU-Kommission die klare Empfehlung ab, die bevorstehende regelmäßige Tachographenprüfung zur Durchführung der Nachrüstung zu nutzen.

## Jetzt den DTCO Retrofit Check machen!

Sind Sie sich nicht sicher, ob die neue Gesetzgebung auch Ihre Flotte betrifft und welche Nachrüstfrist für Ihre Fahrzeuge gilt? Auf dem neuen zentralen Informationsportal myVDO für Flotten, Werkstätten und Fahrpersonal bietet VDO praktische Hilfe: Mit dem DTCO Retrofit Check bekommen Flottenmanager mit nur wenigen Klicks eine verlässliche Einschätzung ihrer jeweiligen Situation. Zusätzlich finden sie und ihr Fahrpersonal auf myVDO alle wichtigen Informationen rund um das EU Mobilitätspaket I, aktuelle Software-Updates und Anwenderleitfäden, eLearnings rund um den Tachographen von VDO-Markenbotschafter Olli Gleinert u.v.m. Melden Sie sich jetzt an und verpassen Sie keine relevante Neuigkeit mehr!

Fotos: Continental Automotive Technologies GmbH

**STARTSEITE**

# Wenn Grün, dann richtig

Spedition Kellershohn gewann vor 15 Jahren den Eco Performance Award – was sich seitdem in puncto Nachhaltigkeit getan hat



Er will niemanden belehren. Wenn ein Unternehmer meint, er sei nachhaltig, nur weil er seinen Fuhrpark auf Euro 6 umgestellt hat, muss Willi Kellershohn schmunzeln. Er lässt den Kollegen im Glauben, grün zu sein. Doch er weiß: „Da gehört schon deutlich mehr dazu“, sagt der Geschäftsführer der Spedition Kellershohn aus Lindlar (Oberbergischer Kreis). Der 63-Jährige muss es wissen: 2009 wurde sein Unternehmen mit dem Eco Performance Award (EPA) ausgezeichnet, einem der renommiertesten Preise für erfolgreiches nachhaltiges Wirtschaften in der Logistik.

2008 hatte die Jury hinter dem EPA den Preis erstmals vergeben, damals an Metro Logistics. Zusammen mit Kellershohn in Hamburg auf der Bühne stand 2009 Klaus Hellmann, denn in der damals neu geschaffenen Kategorie „große Unternehmen“ setzte sich Hellmann Worldwide Logistics durch.

## Flottenumstellung reicht nicht

Die Umstellung auf die modernste Euro-Norm im Fuhrpark allein macht eine Spedition also noch nicht nachhaltig. „Bei uns waren es bestimmt 25 bis 30 Maßnahmen, die wir identifiziert und umgesetzt haben“, berichtet Unternehmer Kellershohn. Bei allen ging es darum, Ressourcen zu schonen und Energie zu sparen. Das Unternehmen verkleinerte die Tanks der Lkw von 600 auf 400 Liter, um kein überflüssiges Gewicht mitzuführen. Es verbesserte die Aerodynamik an zahlreichen Stellen am Fahrzeug. Die Spedition gab ihre Tankstelle und Lkw-Waschanlage auf, sie verabschiedete sich von Spraydosen und setzte bei den Druckern die Auflösung herab, um den Toner länger zu nutzen.

## Kein Standby-Modus mehr

Damit nicht genug. Es galt schon immer die Regel: Der Letzte macht das Licht aus, doch zuletzt wurden alle Aus-Schalter für elektrische Geräte auf eine Taste konzentriert, damit der Letzte auch wirklich kein Licht oder Rechner übersieht. Keine Frage auch, dass Räume auch nur dann beleuchtet sind, wenn sich jemand darin aufhält. Dafür schaffte sich das Unternehmen zahlreiche Bewegungsmelder an. „Und auch vom Standby-Modus muss man sich verabschieden, die Geräte müssen über Nacht nicht an sein“, sagt Kellershohn. „Die Mails sind trotzdem am nächsten Morgen da“, erzählt er mit einem Augenzwinkern.



„Wir möchten auch der nächsten Generation noch einen lebenswerten Planeten hinterlassen“

SPEDITEUR  
WILLI KELLERSHOHN ÜBER  
SEINE MOTIVATION BEIM  
THEMA NACHHALTIGKEIT

## 20-30 Maßnahmen

ZUM KLIMA- UND RESSOURCENSCHUTZ IDENTIFIZIERTE DIE SPEDITION KELLERSHOHN IM EIGENEN UNTERNEHMEN



Die nächste Generation am Start: Willi mit Sohn Oliver Kellershohn.

Über allen Punkten zur Nachhaltigkeit steht bei Kellershohn das Programm MUT: Mensch – Umwelt – Taten. Für diesen Dreiklang wurde der Mittelständler vor 15 Jahren ausgezeichnet, und diesem Dreiklang fühlt er sich auch heute noch verpflichtet.

Welche Maßnahme jeweils in welchem Unternehmen sinnvoll ist, lässt sich nach Ansicht des Spediteurs nicht allgemein sagen. „Jeder muss vor der eigenen Haustüre kehren“, empfiehlt er. „Erst muss man schauen, wo die Emissionen entstehen und Transparenz schaffen. Erst dann kann man sie auch reduzieren.“ 2008 war das Unternehmen den Themen auf den Grund gegangen, weil eine Studentin von der Technischen Universität Dortmund eine Doktorarbeit zur Nachhaltigkeit bei der Spedition Kellershohn schrieb. „Dadurch waren wir ganz tief im Thema drin und konnten unsere Bemühungen auch in unserer Bewerbung für den EPA in die Waagschale werfen“, berichtet der Spediteur.

## Berater in Sachen Umwelt

Dass sein Unternehmen gegenüber vielen anderen Mittelständlern am Ende die Nase vorn hatte, erfüllte den Firmenchef mit großem Stolz. „Auf der Bühne ist es mir dann erst richtig bewusst geworden, dass wir es geschafft haben.“ Anschließend habe die Fach- und Regionalpresse darüber berichtet. Und was ihn genauso gefreut hat: dass seine Kunden anfangen, ihren Transportleister in einem anderen Licht zu sehen. „Wir hatten plötzlich ein ganz anderes Standing und wurden zum Berater in Umweltfragen“, sagt Willi Kellershohn zurückblickend. Bereits 2008 habe er seine erste Solaranlage aufs Dach gesetzt, und die Auftraggeber hätten sich erkundigt, worauf dabei zu achten sei oder wie es sich rechne.

Doch warum überhaupt der ganze Aufwand für Mensch und Umwelt? „Weil wir auch der nächsten Generation noch einen lebenswerten Planeten hinterlassen möchten“, betont Spediteur Kellershohn. Der Firmenslogan „Logistik für Mensch und Umwelt“ entstand 1994, als seine Tochter Svenja geboren wurde. Und als sein Sohn Oliver vier Jahre später auf die Welt kam, ließ er diesen Leitsatz als Wortmarke im Patentamt eintragen. Diese Marke sei unverkäuflich, betont Kellershohn. Hin und wieder hätten Konzerne schon danach gefragt, sich aber immer eine Abfuhr geholt.

Text: Matthias Rathmann |

Fotos: Spedition Kellershohn

## DAS UNTERNEHMEN

- Schwerpunkt der Spedition Kellershohn sind regionale Verkehre im Selbstesintritt. Daneben bietet sie Lagerlogistik auf rund 8.000 Quadratmetern an.
- Wilhelm Kellershohn gründete das Unternehmen vor 130 Jahren, seit 1990 führt Willi Kellershohn in der dritten Generation die Geschäfte. Sein Sohn Oliver ist ebenfalls schon im Unternehmen tätig.
- 25 Mitarbeiter sind in dem Unternehmen beschäftigt, der eigene Fuhrpark umfasst zwölf Fahrzeuge – Sattel- und Gliederzüge sowie Transporter.

## MITMACHEN BEIM EPA!

- Machen Sie mit beim Eco Performance Award (EPA), dem Nachhaltigkeitspreis der Verbände! Unterstützt wird der Award vom Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) sowie dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) und dem Verband der internationalen tätigen Speditions- und Logistikunternehmen in der Schweiz (SpedLogSwiss).
- trans aktuell ist Medienpartner, die Unternehmen Schaeffler sowie Kravag und die Kooperation transcoop09 sind Teil des EPA-Konsortiums.

## SO NEHMEN SIE TEIL:

- Ihre Kategorie auswählen – Großunternehmen, kleines und mittelständisches Unternehmen, Start-up, Digitale Innovationen – und bis 31. Mai das Online-Formular der Webseite [ecoperformanceaward.com](http://ecoperformanceaward.com) (alternativ QR-Code) für die Kurzbewerbung ausfüllen.
- Die Jury lädt auf dieser Basis zu einer Vollbewerbung bis 31. August 2024 ein. Bei Bedarf wird ein Coaching für diesen Prozess angeboten.
- Die Jury beurteilt die Vollbewerbungen und selektiert daraus die Shortlist-Kandidaten.
- Die Shortlist-Kandidaten präsentieren ihre Initiative der Jury im Oktober 2024. Anschließend wird die Jury über die Finalisten und Gewinner des EPA 2024.
- Bei einer exklusiven Preisverleihung im November werden die Gewinner präsentiert.

Weitere Informationen und Anmeldung



[STARTSEITE](#)

# Veränderung aktiv gestalten

Sabine Müller, CEO bei DHL Consulting, über ihre Leidenschaft für Daten und Logistik – und wie sie seit ihrem Einstieg bei der Deutschen Post gewachsen ist



Wenn ich eine Veränderung will, muss ich mich selbst an die Veränderung machen. Mit diesem Vorsatz meldet sich Sabine Müller, heute CEO bei DHL Consulting, vor rund fünf Jahren bei der Karriere-Plattform LinkedIn an. Einer der Gründe für ihren Wunsch nach mehr Sichtbarkeit sind die vielen geschlossenen, männerdominierten Netzwerke. „In die Offline-Meetings bin ich nicht reingekommen, aber bei LinkedIn hatte ich eine Stimme“, erinnert sich die 53-Jährige im Gespräch mit trans aktuell.

Diese Situation hat sich verändert – auch dank LinkedIn. Mittlerweile erhält Müller ein bis zwei Anfragen für Vorträge und Panels in der Woche, die Netzwerke haben sich auch physisch geöffnet. Sie spricht gerne öffentlich über ihre Arbeit bei der Management- und Logistikberatung DHL Consulting, aber auch über Themen wie New Work und Diversität. Themen, für die sie sich auch auf LinkedIn stark macht, wo ihr mehr als 20.000 Menschen folgen. Als Influencerin bezeichnet sie sich nicht. „Ich bin Managerin und LinkedIn ist ein Teil meines Jobs.“ Social Media helfe dabei, viele Ziele zu erreichen, Vorbild zu sein und andere Frauen zu inspirieren.

## LinkedIn-Beiträge sind exakt geplant

Auf LinkedIn erfolgreich zu sein, gleiche einem Marathon. „Es ist schwieriger geworden, guten Content zu finden“, sagt Müller. Darum sind die Inhalte für ihren eigenen Kanal und für den ihres Arbeitgebers DHL Consulting, den sie mitverantwortet, genauestens geplant. Anfang des Jahres setzt sie sich für die Content-Planung mit ihrem Team zusammen.

Der DHL-Konzern geht beim Social Media-Engagement mit gutem Beispiel voran. Laut einer Studie des IT- und Social Media-Dienstleisters Digital8 aus dem Jahr 2023 liegt DHL auf Platz eins der reichweitenstärksten deutschen Logistikdienstleister bei LinkedIn – mit mehr als zwei Millionen Followern. DHL Consulting, dem In-house-Beratungsunternehmen von DHL, folgen rund 20.000 Menschen.

Sabine Müller hat 2000 bei DHL Consulting begonnen, bevor sie im Jahr 2003 für vier Jahre zur Deutschen Post wechselte. Seit 2007 ist sie wieder bei DHL Consulting, seit 2010 als CEO. „DHL bietet mir eine breite Vielfalt an Themen, in keinem anderen Job bin ich so divers unterwegs.“ Außerdem schätzt sie das flexible und schnelle Arbeiten. Immer wieder betont sie ihre Leidenschaft – sie benutzt den englischen Begriff „Passion“ – für Daten und Logistik. „Was die Logistikbranche gerade umtreibt, ist Wahnsinn.“ Diesen Wandel aktiv mitzugestalten, findet sie super.

## ChatGPT hilft im Alltag

Die „riesengroßen Veränderungen“ bei DHL in den vergangenen Jahren hat sie auch schon mitgestaltet. Mittlerweile spricht sie im Job kaum noch Deutsch. Englisch ist bei DHL Unternehmenssprache. Neben ihrem E-Mail-Programm öffnet sie jeden Morgen ChatGPT. Die Künstliche Intelligenz hilft unter anderem beim Formulieren von Texten und E-Mails. „Aber sie ersetzt nicht das Denken“, sagt Müller.

„DHL bietet mir eine breite Vielfalt an Themen, in keinem anderen Job bin ich so divers unterwegs“

SABINE MÜLLER,  
CEO DHL CONSULTING

Anzeige

## Limited Edition: Unlimited cool #together

That's: Sharing the load.



**Der neue F-MAX Select.**  
Erleben Sie höchsten Komfort 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

Digitalisierung, Automatisierung, Machine Learning, Prozesse und Routen optimieren, Nachhaltigkeit und New Work: Die Bandbreite an Themen, die Müller mit ihrem Team aktuell bei DHL Consulting bearbeitet, ist groß. Das Unternehmen berät in erster Linie DHL und zu einem geringen Anteil externe Kunden des Konzerns.

## Seit Februar 2023 Data & Analytics

Seit Februar 2023 führt Müller neben DHL Consulting auch den Geschäftsbereich Data & Analytics der DHL mit rund 120 Mitarbeitenden an den Standorten Bonn, Singapur und Miami. An denselben Standorten ist auch ihr Team bei DHL Consulting mit rund 150 Mitarbeitenden aktiv. Müller ist etwa ein Viertel ihrer Arbeitszeit unterwegs, an den verschiedenen Standorten und bei Kunden.

Ihr Team arbeitet hybrid – also wahlweise im Büro oder im Homeoffice. „Wir haben Momente definiert, die nicht virtuell funktionieren, wie zum Beispiel Feedback-Gespräche oder die Begrüßung neuer Mitarbeitenden“, sagt Müller. Die Veränderung hin zu mehr Freiheiten für die Mitarbeitenden begrüßt sie. „Die alten Zwänge von früher gibt es nicht mehr.“

Die Managerin führt kollaborativ, die Mitarbeitenden sollen ihre Ideen einbringen und selbst Entscheidungen treffen können. „Der Command-and-Control-Führungsstil hat sich nicht durchgesetzt.“ Dennoch: Ohne Hierarchien funktioniert ein Konzern wie DHL ihrer Ansicht nach nicht.

## Sichtbarkeit von Frauen

Im Vergleich zu ihrem Start ins Berufsleben vor 25 Jahren arbeiten heute mehr Frauen in der Logistikbranche – ein positiver Trend. Bei DHL Consulting betrage die Frauenquote über alle Ebenen hinweg etwa 40 Prozent. Das Thema Sichtbarkeit von Frauen will sie noch weiter voranbringen. „Werden für ein Panel drei Männer angefragt, sagt keiner ab. Von drei Frauen sagen zwei ab“, so ihre Erfahrung.

Dabei sollte es in der heutigen Zeit selbstverständlich sein, dass Frauen MINT-Berufe ergreifen und in diesen Branchen sichtbar sind. Bei ihr selbst war das noch nicht selbstverständlich: „Ich wollte Maschinenbau studieren, aber meine Eltern waren dagegen.“ Nach einer Banklehre entschied sie sich für ein BWL-Studium – obwohl ihr Herz etwas anderes sagte. „So etwas sollte heute nicht mehr passieren“, sagt sie.

## Mit den Technologien mitgewachsen

Müller beschreibt sich als zahlengetriebenen Menschen: „Die komplexe Welt der Zahlen habe ich schon immer gemocht.“ Schon in der Schule besuchte sie den Mathe-Leistungskurs und war häufig alleine unter Maths-Leistungsmodellen, die sie heute bearbeitet, basieren immer noch auf Mathematik. „Ich bin mit den neuen Technologien mitgewachsen“, sagt die Managerin.

Zwischen „Work“ und „Life“ habe sie noch nie getrennt. Für den Ausgleich – auch schon während der Arbeitszeit – sorgen ihre beiden Berner Sennenhunde, die sie oft ins Büro begleiten. Außerdem läuft sie gerne und macht Yoga oder reist gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sie nie das Bedürfnis verspürt, das Unternehmen zu wechseln. Sie ist nicht nur mit den Technologien gewachsen, sondern auch mit DHL. „Folge deiner Passion und mach die Themen, die dir Spaß machen.“ Diesem Leitsatz folgt sie selbst und rät ihn auch anderen. Ob man dazu das Unternehmen wechseln oder nicht, müsse jeder für sich entscheiden. „Wichtig ist, was wachsen und größere Aufgaben zu übernehmen.“

Text: Franziska Nieß | Fotos: DHL Consulting



Bei DHL Consulting beträgt die Frauenquote etwa 40 Prozent. Ein positiver Trend, findet CEO Simone Müller.

## DAS UNTERNEHMEN

- Die Management- und Logistikberatung DHL Consulting gehört zum DHL-Konzern und berät DHL, aber auch externe Kunden.
- Ziel: Die Lieferkette verbessern und zukunftsfähig machen.
- Die vier Kernbereiche sind: Data Analytics, Future of Work, Future of Operations, Sustainability
- Standorte in Bonn, Miami und Singapur
- Rund 150 Mitarbeitende
- CEO: Simone Müller (seit 2010)

# In Richtung Effizienz umsteuern

Bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer ist eine Vereinfachung in Sicht – die Umsetzung dauert jedoch noch Jahre



Die Steuer auf dem Bierdeckel ist zwar nirgendwo mehr ein Thema. Doch nun zeichnet sich zumindest eine Vereinfachung ab, und zwar bei der Einfuhrumsatzsteuer (EUST). Spediteure fordern dies bereits seit Jahrzehnten. Nun hat die Länder-Finanzministerkonferenz am 11. April 2024 beschlossen, bei der Erhebung der EUST in Deutschland ein Verrechnungsmodell einzuführen. Demnach kann die EUST künftig in der Umsatzsteuer-Voranmeldung berücksichtigt und anschließend mit der abzugsfähigen Vorsteuer verrechnet werden.

Bislang erhebt der Zoll hierzulande die EUST sofort bei der Wareneinfuhr. Dabei fließt Liquidität bei den Spediteuren ab. Bis die Vorsteuer wieder auf der Habenseite eingeht, vergehen meist einige Wochen. Dieses so genannte Erstattungsverfahren gilt zudem als bürokratisch und bindet demnach Arbeitskraft.

Anders hingegen das nun beschlossene Verrechnungsverfahren. Es ist liquiditätsneutral. Damit entfallen auch etwaige Kosten für Kredite und ähnliche kostenintensive Zwischenfinanzierungen. Andere EU-Länder wie beispielsweise die Niederlande, Belgien oder Polen wenden dieses Verfahren bereits an.

## Forderung seit 20 Jahren

Ein Fristenmodell, das in Deutschland zum 1. Dezember 2020 in Kraft trat, konnte nach Angaben des Bundesverbands Spediton und Logistik (DSLVL) den Wettbewerbsnachteil deutscher Unternehmen gegenüber ihren europäischen Konkurrenten nicht vollständig ausgleichen.



„Längst überfälliges Signal zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit“

JUTTA KNELL,  
STELLVERTRETENDE  
HAUPTGESCHÄFTS-  
FÜHRERIN,  
BUNDESVERBAND  
SPEDITION UND LOGISTIK  
(DSLVL)



## Feuerwehraufzüge: Herausforderung durch neue Prüfpflicht

**Feuerwehraufzüge in hohen Gebäuden müssen jetzt durch eine Zugelassene Überwachungsstelle (ZÜS) geprüft werden. DEKRA Experten haben Lösungen, wie sich die neue Prüfpflicht für Feuerwehraufzüge, von der auch Pflegeeinrichtungen und Krankenhäuser betroffen sind, rechtssicher in der Praxis umsetzen lässt.**

Aufzugsanlagen müssen in Deutschland durch eine Zugelassene Überwachungsstelle (ZÜS) wie DEKRA geprüft werden. Die Prüfinhalte sind in der technischen Regel zur Betriebssicherheit TRBS 1201 Teil 4 festgelegt. Diese TRBS wurde 2022 in einer überarbeiteten Form veröffentlicht und um den Anhang 3 „Anforderungen an die Prüfungen von Feuerwehraufzügen“ erweitert.

**Ausstattung mit zusätzlicher Technik**  
Feuerwehraufzüge sind seither durch eine Zugelassene Überwachungsstelle (ZÜS) prüfpflichtig. Diese Aufzüge werden auch zur Brandbekämpfung sowie Evakuierung eingesetzt und sind mit zusätzlicher Technik ausgerüstet: So verfügen die Anlagen beispielsweise über einen erhöhten Wasser- und Feuerschutz und werden steuerungstechnisch mit gebäudetechnischen Anlagen, wie der Brandmeldeanlage, der Notstromversorgung und der Druckbelüftungsanlage verknüpft.

### Sachverständige im Einsatz

Daraus ergibt sich die Herausforderung, dass für die Prüfung von Feuerwehraufzügen zusätzlich zum Aufzugssachverständigen mehrere Gewerke sowie die Feuerwehr eingebunden sein müssen. Die Änderung der TRBS 1201 Teil 4 schreibt zahlreiche neue und zusätzliche Prüfschritte vor. Zudem können einige Prüfeschritte im normalen Betrieb eines Gebäudes nicht durchgeführt werden, sodass die Prüfung oft nur abends oder am Wochenende durchgeführt werden kann. Die Prüfpflicht der gebäudetechnischen Anlagen nach Landesbauordnung besteht weiterhin. DEKRA unterstützt hierbei Betreiber mit einem bundesweit flächendeckenden Netzwerk von Sachverständigen und Experten, die über die entsprechenden Zulassungen – auch nach Landesrecht – verfügen.

Unabhängig davon geht es bei der EUST um erhebliche Beträge. So haben hiesige Unternehmen nach Angaben des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) im Jahr 2023 Waren im Wert von knapp 651 Milliarden Euro aus Drittstaaten nach Deutschland eingeführt.

Laut Jutta Knell, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin und Leiterin Zoll-, Außenwirtschafts- und Umsatzsteuerrecht beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), fordert der Verband bereits seit mehr als 20 Jahren eine Vereinfachung des EUST-Erhebungsverfahrens. Sie betont: „Der Beschluss der Finanzministerkonferenz ist ein längst überfälliges Signal zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und reduziert das Risiko für Speditionen, im Insolvenzfall des Importeurs keinen Ersatz für die von ihnen bereits verauslagte EUST zu bekommen.“

Doch bis wann können Spediteure auch hierzulande das Verrechnungsmodell tatsächlich anwenden? Es sei schwierig, dazu eine Prognose abzugeben, erklärt Knell gegenüber trans aktuell. Mit Blick auf die langen Entscheidungsprozesse sei davon auszugehen, dass dies noch einige Jahre dauern werde.

Zunächst hat jetzt die Finanzministerkonferenz das Bundesfinanzministerium beauftragt, die nächsten Schritte einzuleiten. Dazu zählt beispielsweise eine Änderung des Umsatzsteuergesetzes (UStG). Ebenso muss eine IT-Struktur zur Kommunikation der Landesfinanzverwaltungen mit dem Bund aufgebaut werden. Zudem sind die vorhandene IT-Kanäle auf deren Eignung zu überprüfen. Wenn dieser Prozess abgeschlossen ist, muss das Bundesfinanzministerium die Finanzministerkonferenz über diese Ergebnisse informieren, damit die nächsten Umsetzungsschritte folgen können.

Text: Ralf Lanzinger | Foto: DSLVL, Czintos Ödön - stock.adobe.com, Montage: Monika Haug

# 651 Milliarden

EURO AN  
WARENWERT  
HABEN  
DEUTSCHE  
UNTERNEHMEN  
IM JAHR 2023  
AUS DRITTLÄNDERN  
IMPORTIERT

## FAKTEN ZUR EINFUHRUMSATZSTEUER

- Die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) fällt bei der Einfuhr von Waren aus dem Drittland an. Dazu zählen beispielsweise die Schweiz, Norwegen, Japan, China oder die USA
- Der Steuersatz beträgt derzeit 19 Prozent, für bestimmte Waren ermäßigt sieben Prozent
- Die EUST wird von der Zollverwaltung erhoben
- Das Aufkommen steht dem Bund und den Ländern gemeinsam zu
- Die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) soll Wettbewerbsgleichheit von Nicht-EU-Unternehmen und EU-Unternehmen herstellen
- Die von der Umsatzsteuer des Ausfuhrlandes entlastete Ware wird bei der Einfuhr mit der EUST belastet, um sie der gleichen Umsatzsteuerbelastung wie inländische Waren zu unterwerfen



# Ganz neu aufgestellt

Nächste Runde für die große Leserwahl von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de – neues Konzept



Jetzt sind alle Leserinnen und Leser gefragt! 2024 stellen sich insgesamt 94 Teilnehmer in 24 Kategorien zur Wahl. Und natürlich gibt es zahlreiche hochwertige Preise zu gewinnen. Welche Preise wir für Sie im Köcher haben, lesen Sie ab der Seite 14.

Unter dem Titel „BEST OF NEW TRANSPORTATION“ stehen die teilnehmenden Modelle, Marken und Konzepte mit spannenden Neuheiten und aktuellen Angeboten der verschiedenen Nutzfahrzeughersteller und zahlreichen weiteren wichtigen Playern aus der Branche zur Wahl.



**BEST OF NEW TRANSPORTATION**

präsentiert von: **DEKRA**

Neben bekannten Kategorien wie den einzelnen Fahrzeugklassen von Lkw über Transporter und Trailer, und beispielsweise Bremsen, Reifen oder Telematik, warten die ETM Awards nun mit neuen Kategorien auf, die dem Wandel in der Branche Rechnung tragen.

Neu ist unter anderem die Kategorie emissionsfreie Mobilität, in der sich sowohl Fahrzeugkonzepte, als auch Antriebe an sich und Ladeinfrastruktur wiederfinden. Eine weitere Kategorie mit Raum für spannende Innovationen ist die „Zukunft der Logistik“, wo neue Softwarelösungen oder Lastzugkonzepte zur Wahl stehen.

Als einer der Höhepunkte der diesjährigen IAA Transportation werden im September schließlich die Sieger aller Klassen gekürt. Die Redaktionen drücken also einerseits den Teilnehmern auf dem Weg zur begehrten Trophäe, andererseits den abstimmenden Lesern fest die Daumen und wünschen viel Glück bei der Verlosung der wertvollen Preise.

Also los: Stimmen Sie bis zum Samstag, 20. Juli 2024 unter dem Kurzlink [www.eurotransport.de/leserwahl](http://www.eurotransport.de/leserwahl) ab und helfen Sie auf diesem Wege mit, Ihre persönlichen Favoriten zu küren.

Text: Markus Bauer | Fotos: ETM

## DIE KANDIDATEN

Genau 94 Lkw- und Transporter-Modelle sowie Produkte, Lösung und Marken aus der Branche treten bei der diesjährigen Leserwahl an. Die Leserwahl von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de ist nicht zu vergleichen mit den von Jurys oder anderen Gremien vergebenen Auszeichnungen. Wer am Ende zum Sieger in den insgesamt 24 Kategorien gekürt wird, entscheiden ausschließlich die Leserinnen und Leser selbst. Denn niemand kennt die zur Wahl stehenden Kandidaten so gut wie sie. Das Urteil der Leserinnen und Leser ist ein zuverlässiger Gradmesser für die Akzeptanz und das Image der Fahrzeuge sowie Marken. Damit aber nicht nur die persönlichen Favoriten profitieren, sondern mit ein wenig Glück auch die Abstimmenden selbst zu den Gewinnern der Leserwahl gehören, verlosen wir dieses Jahr wieder zahlreiche attraktive Preise. Die Teilnahme an dieser Wahl kann sich also ganz schnell auszahlen.

## DIE REGELN

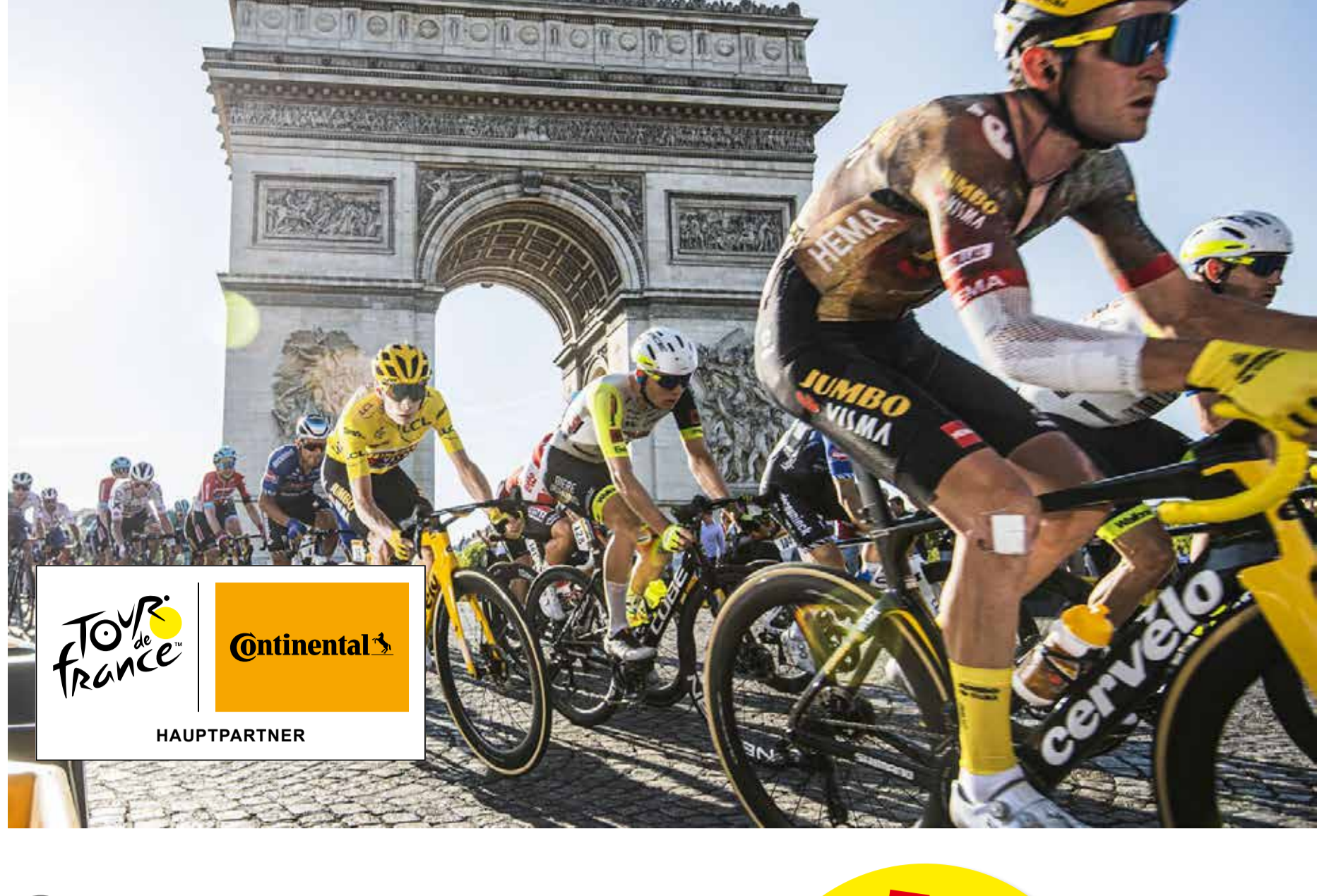
Auf den Seiten 16 bis 20 finden sich die Wahlkandidaten. Zur Wahl stehen in den einzelnen Kategorien entweder konkrete Fahrzeuge und Produkte oder die Marke selbst. Gewählt wird ausschließlich über ein Online-Formular. Wählen Sie die Fahrzeuge, Konzepte und Marken auf [www.eurotransport.de/leserwahl](http://www.eurotransport.de/leserwahl) aus. **Teilnahmeschluss ist am 20. Juli 2024.** Wer bereits bis zum **10. Juni 2024** an der Leserwahl teilnimmt, hat die Chance auf hochwertige „Early Bird“-Preise. Mehr dazu [hier](#). Mitarbeiter des EuroTransportMedia Verlags und der Motor Presse Stuttgart sowie ihre Angehörigen sind nicht teilnahmeberechtigt. Der Rechtsweg und die Barauszahlung der Gewinne sind ausgeschlossen. Die Redaktion wünscht allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Leserwahl viel Erfolg!

**Die Kandidaten und Kategorien**

**STARTSEITE**

# Für echte Gewinner

Deine Expertise ist gefragt: Wähle bis zum 20. Juli 2024 die „Best of New Transportation“ und gewinne mit etwas Glück spannende Event-Abenteuerreisen und zahlreiche andere Mega-Preise



Text: Alev Atas | Fotos: Hersteller

Continental Reifen ist einer der Hauptsponsoren der Tour de France, des größten Radrennens der Welt, das seit 1903 jährlich in Frankreich stattfindet. Der Startschuss zur 112. Ausgabe der Tour de France fällt am 5. Juli 2025 in der Métropole Européenne de Lille. Ein glücklicher Leserwahl-Teilnehmer darf sich mit seiner Begleitung auf ein paar sportliche Tage unter dem Motto „Leidenschaft für den Sieg“ im Juli 2025 voraussichtlich in Frankreichs Hauptstadt Paris freuen. Vom Reifenexperten Continental gibt es nur für unsere Leser exklusiv zwei Tickets für **ein VIP-Wochenende beim Finale der Tour de France** inklusive Hotelaufenthalt mit typisch französischem Frühstück in einer ausgezeichneten Unterkunft sowie zwei Tribünensitzplätze. Den Streckenplan für 2025 und weitere Informationen zum größten Radsportereignis der Welt gibt es auf der Firmenwebsite unter [www.continental-reifen.de](http://www.continental-reifen.de).



**BEST OF NEW TRANSPORTATION**

präsentiert von: **DEKRA**

Mach mit und sei live bei der Tour de France dabei!

## Reise nach Skandinavien

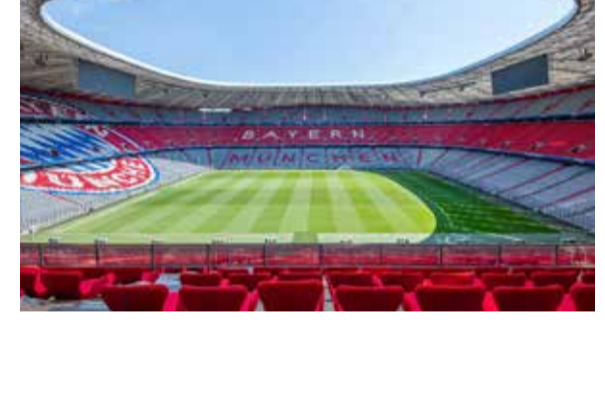
Volvo Trucks hautnah erleben – genieße ein VIP-Erlebnis der Extraklasse in einer Vielfalt, das du nie vergessen wirst. Volvo Trucks lädt zu einer **Werksbesichtigung** und einem Besuch im Werksmuseum „World of Volvo“ in Göteborg, Schweden, ein. Zur Flugreise hinzu kommen eine Hotelübernachtung für zwei Personen inklusive Frühstück in einem Hotel der gehobenen Kategorie sowie ein schönes skandinavisches Abendessen in einem beliebten Restaurant in der schwedischen Großstadt. Das absolute Highlight der exklusiven Zwei-Tage-Erlebnisreise ist eine Abenteuer-Testfahrt mit dem Volvo FH auf dem großräumigen Volvo-Trucks-Gelände.



**VOLVO**

## VIP-Reise nach München

Bayern-Fans aufgepasst: Der Lkw-Hersteller MAN macht es mit einem exklusiven **Kurztrip nach München für zwei Personen** mit Übernachtung und Frühstück in einem Münchner Viersternehotel möglich: Bei dieser sportlichen VIP-Reise steht ein Bundesliga-Heimspiel des FC Bayern München auf dem Programm. Der glückliche Gewinner kann die Partie und damit die Gastmannschaft frei wählen und ein unvergessliches Fußballspiel der Extraklasse genießen.



## Mit Kögel zur IAA Hannover

Nehmt am wichtigsten Event der Transportbranche teil und gewinnt das exklusive Reisepaket von Kögel Trailer für zwei Personen zur IAA Transportation 2024 vom 17. bis 22. September in Hannover. Das Paket umfasst die Hin- und Rückfahrt per Bahn innerhalb Deutschlands, den Eintritt zur Messe und eine exklusive Führung auf dem Kögel-Stand. Dabei erfährst du alles Wissenswerte über unsere innovativen Produkte. Natürlich kümmern wir uns vor Ort um dein leibliches Wohl. Außerdem kannst du ein Stück Kögel mit nach Hause nehmen und zwei Gutscheine im Wert von je 50 Euro direkt am Stand einlösen.



**KÖGEL**  
BECAUSE WE CARE

## Adrenalin pur mit Knorr-Bremse

Knorr-Bremse und das Team Hahn Racing bieten einem Gewinner mit Begleitung eine Gelegenheit, die nicht zu kaufen ist: Du bist dabei bei einem **exklusiven VIP-Wochenend-Event mit Team Hahn Racing am Nürburgring** inklusive zwei Übernachtungen im Dorint Hotel direkt an der Rennstrecke. Natürlich steht auch ein Parkplatz für dich bereit. Los geht es am Freitag beim Truck-Grand-Prix 2025. Der Samstag gehört ganz den Trucks und der Party. Nach einem Frühstück geht es mit Jochen und Lukas Hahn und ihren Boliden ab auf die Teststrecke: Wie läuft ein Rennen ab, was zeichnet den Race Truck aus, und vor allem wie fühlt er sich bei Vollgas an? Am gesamten Wochenende wird natürlich für die Verpflegung im Hahn-Racing-Zelt gesorgt. Am Sonntag geht es nach dem Frühstück und einem unvergesslichen Erlebnis wieder nach Hause.



**KNORR-BREMSE**

## Als VIP zum Truck Trial



BFS stellt für unsere Leserwahl-Teilnehmer einen **VIP-Truck-Trial-Gutschein** für zwei Personen zur Verfügung. Das Paket beinhaltet den Eintritt zum Final-Lauf der Europameisterschaft in Lauchheim-Hülen sowie eine Übernachtung im Hotel in der Nähe des Geländes. Alle Termine der Truck Trial Europameisterschaft gibt es unter [www.europatrucktrial.org](http://www.europatrucktrial.org).



## Liqui Moly Shopgutscheine

Der weltweit bekannte Hersteller hochwertigster Schmierstoffe, Motoröle, Additive, Fahrzeugpflegeprodukte, chemischer Reparaturhilfen sowie Service-, Klebe- und Dichtprodukte stellt **drei Gutscheine im Wert von je 100 Euro** für den umfangreichen Shop zur Verfügung.



## Alles für den Fahrer

Von Schmitz Cargobull gibt es in diesem Jahr insgesamt vier **Driver Packages XXL**. Jedes dieser Pakete besteht aus nützlichem Zubehör, das der Fahrer für die Arbeit und den Alltag unterwegs gebrauchen kann: je eine Tasche, ein hochwertiger Regenponcho, eine Sonnenbrille, eine Schmitz Cargobull-Basecap und eine Fahrerweste in deiner Größe. Lunchpot, Kühltasche und Trinkbecher dürfen natürlich nicht fehlen. Dieses Mega-Paket für den Fahrer wird abgerundet durch je einen Rucksack, ein Badetuch, eine Sweatjacke inklusive der dazugehörigen Basecap sowie dem einzigartigen Modell Trailer ECO FLEX. Weitere Informationen zu ihr im Schmitz Cargobull Webshop unter [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com).



## Early-Bird-Preise!

### Der frühe Vogel fängt den Wurm

Wer rechtzeitig bis zum 10.06.2024 abstimmt, erhält die Chance auf hochwertige Sofortgewinne.



Unter dem Motto „Early-Bird“ verlost unser Partner DEKRA drei mal zwei Premium-Wochenendtickets für den diesjährigen Truck-Grand-Prix vom 15. bis 17. Juli 2024 – das Ereignis des Jahres.

NZG Modelle stellt außerdem die 400 Euro teure Mercedes-Benz Actros GigaSpace 4x2 Sattelzugmaschine Strohofer 1:18 zur Verfügung. Das Modell wurde in der gewohnt hochwertigen NZG-Qualität produziert.

Sonax verlost unter den Teilnehmern drei Sonax Taschen gefüllt mit Pflege- und Reinigungsmitteln made in Germany für dein Fahrzeug.



Wer eher old school drauf ist, dürfte sich über ein Midland Dual Mike 4 Pin V1, Bluetooth und CB Mikrofon freuen. Dual Mike ist das neue revolutionäre CB-Mikrofon. Mittels der „Dual-Mode“-Funktion ermöglicht es die Kommunikation über ein angeschlossenes CB-Funkgerät oder via Bluetooth mit der CB Talk App über das Smartphone. Wert: 90 Euro



**DEKRA**





BEST OF NEW TRANSPORTATION



trans aktuell

präsentiert von: DEKRA

Fahrzeuge und Trailer

Verteiler-Lkw

DAF XB

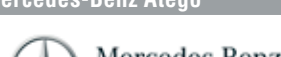


DAF Trucks, gegründet 1928 im niederländischen Eindhoven, ist Hersteller von Premium-Lkw, Sattelzugmaschinen für den Fern-, Schwerlast- und Verteilerverkehr sowie Fahrgestellen für das Bauwesen, baunaher Anwendungen und den Kommunalverkehr. Das Unternehmen ist seit 1996 eine Tochtergesellschaft des



US-amerikanischen Technologieunternehmens PACCAR. DAF ist zudem der führende Anbieter von Services, einschließlich MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträgen, Finanzdienstleistungen von PACCAR Financial sowie eines erstklassigen Teile-Lieferdienstes von PACCAR Parts.

Mercedes-Benz Atego



Seine hohe Effizienz und Zuverlässigkeit machen den Atego zu einem Lkw, mit dem Fahrer und Fahrerinnen hervorragend auf die Anforderungen im Verteilerverkehr (6,5 bis 16 Tonnen) vorbereitet sind. Er zählt im leichten bis mittelschweren Verteilerverkehr zu den gefragtesten Nutzfahrzeug-Baureihen von



Mercedes-Benz Trucks und ist seit mehr als 20 Jahren Marktführer in diesem Segment in Europa. Der Atego bietet für praktisch jeden Anspruch und jede Branche eine einsatzoptimierte Fahrzeugkonfiguration.

Scania BEV

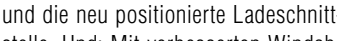


Scania revolutioniert den Elektro-Lkw-Markt! Unsere Elektro-Lkw, sowohl als Fahrgestelle als auch Sattelzugmaschinen, setzen auf innovative Technologie für eine grünere Zukunft. Die Highlights: Eine Reichweite von beeindruckenden 370 Kilometern bei 40 Tonnen, zwei Elektromotoren mit 270 und 450 kW und vielfältige Nebenaggregate für unzählige



Möglichkeiten. Außerdem sind die intern montierten Batteriepacks perfekt abgestimmt auf das verstärkte Fahrgestell und die neu positionierte Ladestromabnehmer. Und: Mit verbesserten Windabweisern und Aerodynamik maximieren wir die Energieeffizienz.

Volvo FM



Volvo Trucks Verteilerverfahrzeuge für den regionalen Transporteinsatz decken auch für Spezialinsätze in städtischen Gebieten viele Einsatzbereiche ab. Die Spitze



der mit Übersichtlichkeit für den Stadtverkehr glänzenden Lkw bildet der starke Volvo FM, gefolgt vom flexiblen Volvo FE, bis zu niedrigem Volvo FL.

Fernverkehrs-Lkw

DAF XF/XG

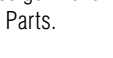


DAF Trucks, gegründet 1928 im niederländischen Eindhoven, ist Hersteller von Premium-Lkw, Sattelzugmaschinen für den Fern-, Schwerlast- und Verteilerverkehr sowie Fahrgestellen für das Bauwesen, baunaher Anwendungen und den Kommunalverkehr. Das Unternehmen ist seit 1996 eine Tochtergesellschaft des



US-amerikanischen Technologieunternehmens PACCAR. DAF ist zudem der führende Anbieter von Services, einschließlich MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträgen, Finanzdienstleistungen von PACCAR Financial sowie eines erstklassigen Teile-Lieferdienstes von PACCAR Parts.

Ford F-Max

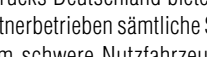


Die F-Trucks Deutschland GmbH ist Generalimporteur für Ford Trucks in Deutschland. Innerhalb der letzten zwei Jahre hat die F-Trucks ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicenetzwerk aufgebaut. Operative Geschäftsführer des 2021 gegründeten Unternehmens



sind Bernhard Kerscher und Alex Kröper. Die F-Trucks Deutschland bietet mit ihren Partnerbetrieben sämtliche Services rund um schwere Nutzfahrzeuge an – Vertrieb, Wartung, Reparatur, Karosserie- und Fahrzeugbau.

MAN TGX

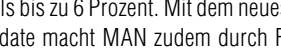


Der MAN TGX setzt mit abgasoptimierten Motoren neue Maßstäbe in Sachen Energieeffizienz, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Und mit effizienzsteigernden Produktneheiten legen wir nach: Diese Maßnahmen ermöglichen

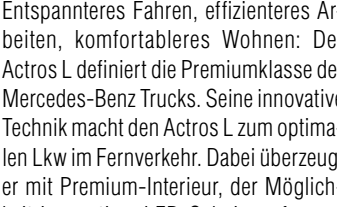


ein Kraftstoffeffizienzpotenzial von nochmals bis zu 6 Prozent. Mit dem neuesten Update macht MAN zudem den Fußgänger- und Radfahrererkennung Lkw noch sicherer und der MAN GPS-Tempomat fährt mit PredictiveDrive noch sparsamer.

Mercedes-Benz Actros L



Entspannteres Fahren, effizienteres Arbeiten, komfortableres Wohnen: Der Actros L definiert die Premiumklasse der Mercedes-Benz Trucks. Seine innovative Technik macht den Actros L zum optimalen Lkw im Fernverkehr. Dabei überzeugt er mit Premium-Interieur, der Möglichkeit innovativer LED-Scheinwerfer und



beispielsweise dem Motor OM 471, sowie zahlreichen weiteren Features, um jede Strecke so angenehm wie möglich zu gestalten. Mit drei Fahrerhausvarianten und einer breiten Palette unterschiedlicher Radformeln bietet der Actros L für praktisch jeden Anspruch eine Lösung.

Fernverkehrs-Lkw

Scania Super



Unser Scania Super Antriebsstrang ist der bahnbrechendste in unserer 130-jährigen Geschichte. Er ist robuster, produktiver und unglaublich kraftstoffsparend. Bei Scania Super handelt es sich um eine neue 13-Liter-Motorenbaureihe mit 420, 460, 500 und 560 PS, bei der



so gut wie jedes Bauteil von unseren Ingenieuren überarbeitet und weiterentwickelt wurde. Die neue 13-Liter-Motorenbaureihe wird kombiniert mit Opticruise-Getrieben, neuen Hinterachsen mit neuen Übersetzungen und einem neuen, modularen Fahrgestell.

Volvo FH / FH16



Der Volvo FH ist der Fernverkehrs-Lkw, der auch über die längsten Etappen komfortabel und sicher ist. Den Volvo FH gibt



es mit Elektro-, Gas- und Dieselantrieben. Der Volvo FH16 ist ein Lkw für den Schwertransport. Mit seinem D17 Motor, 780 PS und 3.800 Nm Drehmoment ist er der stärkste Lkw der Branche.

Newcomer Fernverkehrs-Lkw

Iveco S-WAY



Die neue IVECO S-WAY wurde rund um den Fahrer entwickelt und bietet individuelle Transportlösungen, die allen Ein-



satzanforderungen gerecht werden. Der neue xC13-Motor und Optimierungen bei Aerodynamik, Antriebsstrang und dem vorausschauenden GPS-Tempomaten sorgen für Kraftstoffeinsparungen.

Mercedes-Benz eActros 600



Der eActros 600 markiert als erster batterieelektrischer Fernverkehrs-Lkw mit Stern einen Meilenstein im lokal CO<sub>2</sub>-neutralen Straßengüterverkehr. Mit einer Reichweite von 500 Kilometern ohne Zwischenladen und einer neuen, effizienten elektrischen Antriebsachse setzt er



neue Standards. Ausgestattet mit einer Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden und der künftigen Möglichkeit des Megawattladens, bietet er eine zuverlässige Lösung für Langstrecken.

Volvo FH / FH16 Aero



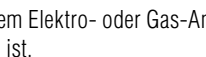
Volvo FH Aero und Volvo FH16 Aero sind mit ihrer aerodynamischen Silhouette des Fahrerhauses sehr energieparend ausgelegt und reduzieren den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Das Leistungsspektrum reicht



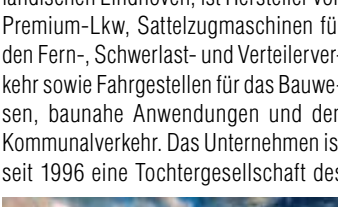
von 420 bis 780 PS, wobei der Volvo FH Aero zusätzlich zum Dieselantrieb auch mit einem Elektro- oder Gas-Antrieb erhältlich ist.

Bau-Lkw

DAF XDC

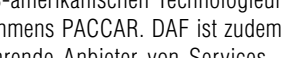


DAF Trucks, gegründet 1928 im niederländischen Eindhoven, ist Hersteller von Premium-Lkw, Sattelzugmaschinen für den Fern-, Schwerlast- und Verteilerverkehr sowie Fahrgestellen für das Bauwesen, baunaher Anwendungen und den Kommunalverkehr. Das Unternehmen ist seit 1996 eine Tochtergesellschaft des

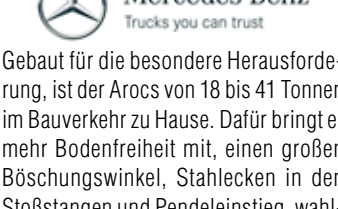


US-amerikanischen Technologieunternehmens PACCAR. DAF ist zudem der führende Anbieter von Services, einschließlich MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträgen, Finanzdienstleistungen von PACCAR Financial sowie eines erstklassigen Teile-Lieferdienstes von PACCAR Parts.

Mercedes-Benz Arocs

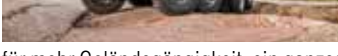


Gebaut für die besondere Herausforderung, ist der Arocs von 18 bis 41 Tonnen im Bauwerk zu Hause. Dafür bringt er mehr Bodenfreiheit mit, einen großen Böschungswinkel, Stahlecken in den Stoßstangen und Pendeleinstieg, wahlweise breite oder schmale Rahmenspur



für mehr Geländegängigkeit, ein ganzes Achsen-Portfolio bis hin zur Möglichkeit von zehn Tonnen Vorderachslast und viele weitere Features. Eben ein durchdachtes Gesamtangebot, egal ob Betonmischer, Pritsche, Kipper oder Sattelzugmaschine.

Scania XT



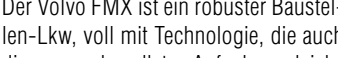
Die Scania Baureihe XT basiert auf einhundert Jahren Erfahrung und meistert selbst schwierigste Herausforderungen. Sie kann für schwierigste Terrain konfiguriert werden, damit Ihr Betrieb dank gesicherter Mobilität und Produktivität rentabel arbeiten kann. Neben Stoßfängern aus Stahl gibt es eine Abschleppvorrichtung bis 40 Tonnen, eine hinter



der Tür in die Fahrerhausseite integrierte Tritstufe und robuste Spiegel. Die Baureihe XT weist eine Reihe leistungsstarker Funktionen auf. Wer einen XT fährt, legt Wert auf wirkliche Qualität und bekennt sich zu Robustheit und Leistung.

Bau-Lkw

Volvo FMX



Der Volvo FMX ist ein robuster Baustellen-Lkw, voll mit Technologie, die auch die anspruchsvollsten Aufgaben erleichtert. Elektro- oder Dieselantrieb, angetriebene Vorderachse, großzügige



Bodenfreiheit und Schwerlastachsen. Ergänzt wird die Wahl für das Bausegment durch den Allrounder Volvo FH.

Konzept-Truck

Iveco S-eWAY Fuel Cell



Der IVECO S-eWAY Fuel Cell ist die perfekte Lösung für den Fernverkehr



und ein echter Wegbereiter für den lokal emissionsfreien Straßengüterverkehr. Er kann etwa 70 Kilogramm Wasserstoff bei einem Druck von 700 bar aufnehmen und hat damit eine Reichweite von bis zu 800 Kilometern.

Mercedes-Benz Unimog WaVe



Der Unimog ist als Versuchsfahrzeug im Rahmen des Entwicklungsprojekts „WaVe“ eingesetzt. Das Projekt untersucht, wie Wasserstoffverbrennung – daher der Name – als Ergänzung zu batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Antrieben umsetzbar ist. Bei



der Wasserstoffverbrennung im Motorraum entsteht Wasser, das als heißer Wasserdampf über den Auspuff entlassen wird. Der Radstand und die Pritschentieflänge des Versuchsfahrzeugs sind so bemessen, dass die Wasserstofftankbehälter hinter der Fahrerkabine montiert werden konnten.

Kipper

Meiller Trigenius

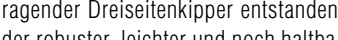


Mit neuer Technologie, neuem Design und einer durchgängigen Bedienung hat MEILLER mit dem TRIGENIUS® den Dreiseitenkipper völlig neu gestaltet. Inspiriert durch die Erfahrungen und



Wünsche der Anwender ist ein herausragender Dreiseitenkipper entstanden, der robuster, leichter und noch haltbarer geworden ist und sich perfekt an jeden Einsatz anpasst. Das Portfolio umfasst Fahrzeuge von 2- bis 4-Achsfahrgestellen und eine Nennlast von 2 bis 28 Tonnen.

Schmitz Cargobull S.KI



Der Sattelkipper S.KI mit der neuen Rahmen- und Muldengeneration bietet bis zu 280 kg mehr Nutzlast und kann mit einem digitalen Onboard-Wegsystem ausgestattet werden. Durch das System



kann der Fahrer die Nutzlast des Fahrzeugs am Beladeort kontrollieren und dokumentieren. Überladungen werden vermieden und die Fahrdynamik verbessert. In verzinkter Rahmen-Ausführung sichert Schmitz Cargobull zehn Jahre Gewährleistung gegen Durchrostung zu.



Schwarz Müller Thermomulde



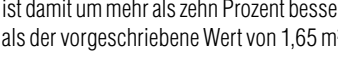
Als Pionier im Leichtbau bietet Schwarz Müller die TÜV-zertifizierte Thermomulde mit einem Eigengewicht ab 4,7 Tonnen. Das geringe Eigengewicht und ein optional erhältliches elektrisches Verdeck reduzieren den Kraftstoffverbrauch und die



CO<sub>2</sub>-Emissionen gleichermaßen, was die Transportkosten senkt und zum Klimaschutz beiträgt. Im Bereich Wärmeisolierung wird ein Wärmedurchlasswiderstand (R-Wert) von 1,80 m<sup>2</sup> K/W realisiert und ist damit um mehr als zehn Prozent besser als der vorgeschriebene Wert von 1,65 m<sup>2</sup> K/W. Der große Vorteil der Thermomulde ist die Vermeidung von Wärmebrücken aufgrund der speziellen Konstruktion.

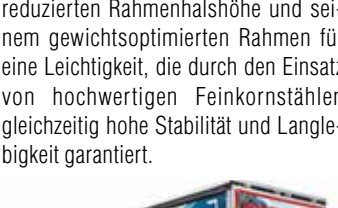
Leichtgewicht-Trailer

Kögel Light Plus



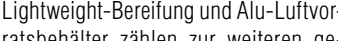
BECAUSE WE CARE

Der Kögel Light Plus steht mit seiner reduzierten Rahmenhöhe und seinem gewichtsoptimierten Rahmen für eine Leichtigkeit, die durch den Einsatz von hochwertigen Feinkornstählen gleichzeitig hohe Stabilität und Langlebigkeit garantiert.



Alu-Felgen und Alu-Sattelstützen, eine Lightweight-Bereifung und Alu-Luftvorratsbehälter zählen zur weiteren gewichtsreduzierenden Ausstattung. Die Tragfähigkeit des 30 Millimeter starken, verschraubten Plattenbodens ist serienmäßig für eine Stapler-Achslast von 5.460 kg ausgelegt, kann aber optional auf 7.200 kg angehoben werden.

Schmitz Cargobull BERGERRecotrail



Die Leichtbau-Sattelaufleger BERGERecotrail sind durch ihr geringes Eigengewicht besonders für hohe Nutzlastanwendungen im Stückgut-, Coil- und Getränkehandel gefragt. Sie gewinnen vor allem in Hinblick auf mehr Nachhaltigkeit für immer mehr Transportunternehmen an Bedeutung. Bereits seit ein-



paar Monaten besteht die Kooperation zwischen Berger und Schmitz Cargobull, bei dem die BERGERecotrail Kunden nun das europaweite Vertriebs- und Servicenetz von Schmitz Cargobull nutzen können.

Leichtgewicht-Trailer

Schwarz Müller Powerline



Mit der POWERLINE Serie erfüllt Schwarz Müller die wichtigsten Anforderungen im Transportwesen: effizient geführter Ladungsverkehr, ob im General Cargo, im Coiltransport, für Papierrollen oder auch für die Automotive im Mega Bereich – für jeden Einsatzzweck das passende Nutzfahrzeug. Reduktion des Treibstoffverbrauchs und damit Transportkostensenkung als positiver



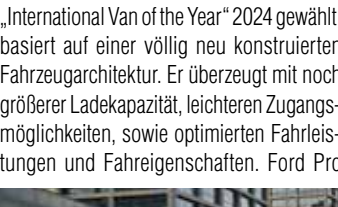
Beitrag zum Klimaschutz wird bei uns in den Vordergrund gestellt. Durch den optimierten Leichtbau kann der Kraftstoffverbrauch um ca. zwei bis drei Prozent reduziert werden. In Verbindung mit dem Nutzlastgewinn können somit die jährlichen Transportkosten um bis zu sieben Prozent gesenkt werden. Auch das Risiko der Überladung vermindert sich durch das reduzierte Eigengewicht erheblich.

Transporter

Ford Transit Custom

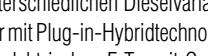


Der neue Ford Transit Custom, bereits zum „International Van of the Year“ 2024 gewählt, basiert auf einer völlig neu konstruierten Fahrzeugarchitektur. Er überzeugt mit noch größerer Ladekapazität, leichteren Zugangsmöglichkeiten, sowie optimierten Fahrlösungen und Fahreigenschaften. Ford PRO



bietet den 1-Tonnen-Nutzlast-Transporter in zwei unterschiedlichen Dieselvarianten, als Benziner mit Plug-in-Hybridtechnologie und als rein elektrischen E-Transit Custom an. Hinzu kommen fünf Ausstattungsvarianten plus die besonders sportliche Sonderedition MS-RT sowie vier Karosserievarianten.

MAN TGE



Der MAN TGE ist sehr vielseitig: Ob Baustelle, Forstwirtschaft, Personentransport oder Steinbruch – er meistert jedes Terrain und punktet auch mit digitalen Lösungen, kundenorientiertem Service und einer Vielzahl von Aufbaumöglichkeiten. Und: In diesem Jahr



bekommt der TGE noch ein Upgrade. Der MAN TGE Next Level kommt Mitte 2024 auf den Markt und bringt ein großes technologisches Update mit neu gestaltetem Fahrerarbeitsplatz und neuen Assistenzsystemen für noch mehr Komfort und Sicherheit.

Opel Vivaro Electric



Der neue Opel Vivaro Electric (ab 39.500 Euro exkl. MwSt.) ist mit bis zu 350 km Reichweite (WLTP) ein Allrounder für den lokal emissionsfreien Arbeitsalltag. Erstmals an Bord: eine e-Power Take-off Unit sowie bis zu 18 Assistenzsysteme samt dynamischer Rundumsicht. Klassenbeste Konnektivität verspricht das



intuitiv bedienbare Cockpit mit zwei 10-Zoll-Farbmonitoren und kabelloser Smartphone-Verbindung. Ein variabler Alleskönner mit Style, der erstmals mit dem Markengesicht Opel Vizor vorfährt.

Newcomer Transporter

Ford Transit Courier

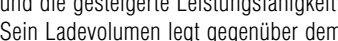


Der neue Ford Transit Courier besticht durch sein markantes Karosseriedesign und die gesteigerte Leistungsfähigkeit: Sein Ladevolumen legt gegenüber dem Vorgängermodell um 25 Prozent zu, die maximal zulässige Zuladung sogar um 50 Prozent. Dank seiner umfassenden



Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme hat ihn die Euro NCAP-Prüforganisation als ersten Transporter überhaupt mit der höchsten Auszeichnung, dem Platin Award, gekürt. Der Kompaktlieferwagen wird noch in diesem Jahr auch als voll-elektrischer E-Transit Courier auf den Markt kommen.

Iveco eDAILY



Der eDAILY schließt mit 1 bis 4 Batterien (max. 148 kWh) alle Lücken auf dem Markt der batterieelektrischen leichten Nutzfahrzeuge von 3,5 bis 7,2 t. Ob als



Kastenwagen oder Fahrgestell mit Einzel- oder Doppelkabine, mit einer enormen Vielfalt an Aufbauten und mit 3,5 t Anhängelast setzt er Maßstäbe.

Mercedes-Benz eSprinter

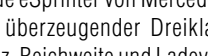


Der neue eSprinter von Mercedes-Benz ist ein überzeugender Dreiklang aus Effizienz, Reichweite und Ladevolumen. Er basiert auf einem neuen modularen Konzept mit Hinterradantrieb, ist mit drei Batteriegrößen (56 kWh, 81 kWh und 113 kWh nutzbare Batteriekapazität) verfügbar und bietet so bis zu 478 km Reichweite. Sein Ladevolumen beträgt bis zu 14 m<sup>3</sup>.



Im Vergleich zum ersten eSprinter wurde die Effizienz um 18 Prozent verbessert, unter anderem durch einen neuen Permanentmagnet-Synchronmotor.

Opel Movano Electric



Der neue Opel Movano Electric (ab 55.800 Euro exkl. MwSt.) glänzt mit starken Leistungen: Ein neuer Elektromotor mit 200 kW (272 PS) und 410 Nm Drehmoment, eine neue 110 kWh-Waltpack und bis zu 420 km Reichweite (WLTP) plus 150 kW-Schnelllademöglichkeit machen den variantenreichen „Großen“



von Opel zum lokal emissionsfreien Arbeitstier mit bis zu 17 m<sup>3</sup> Ladevolumen und 1,5 Tonnen Zuladung (Verbrenner bis 2 t). Mit bis zu 21 Systemen ermöglicht der Movano erstmals assistiertes Fahren auf Level 2.



**BEST OF  
NEW TRANSPORTATION**

**eurotransport.de**

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

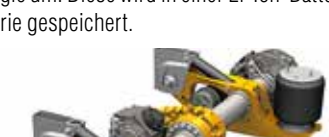
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

präsentiert von: **DEKRA**

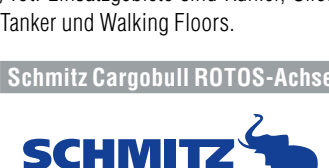
## Zulieferer und Dienstleister

### Achsen

SAF INTRA TRAKR

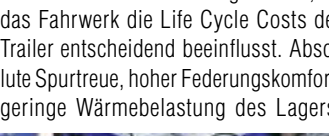


Die SAF TRAKR nutzt Rekuperation, um die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch des Gesamtzugs zu senken. Dafür wandelt der Generator die kinetische Energie des Trailers in elektrische Energie um. Diese wird in einer Li-Ion-Batterie gespeichert.

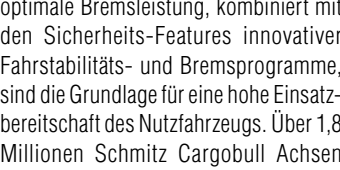


Der Generator leistet 17 kW und ist wasser- oder luftgekühlt verfügbar. Die Achse ist erhältlich mit 19,5"- und 22,5"-Scheibenbremse und Achslasten von 9t/10t. Einsatzgebiete sind Kühler, Silos, Tanker und Walking Floors.

### Schmitz Cargobull ROTOS-Achse

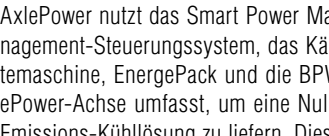


Die stete Optimierung der Schmitz Cargobull ROTOS-Achse wurde in den letzten Jahren verstärkt vorangetrieben, da das Fahrwerk die Life Cycle Costs der Trailer entscheidend beeinflusst. Absolute Spurtreue, hoher Federungskomfort, geringe Wärmebelastung des Lagers,



optimale Bremsleistung, kombiniert mit den Sicherheits-Features innovativer Fahrstabilitäts- und Bremsprogramme, sind die Grundlage für eine hohe Einsatzbereitschaft des Nutzfahrzeugs. Über 8 Millionen Schmitz Cargobull Achsen sind bereits verbaut worden.

### Thermo King Axle Power



AxlePower nutzt das Smart Power Management-Steuerungssystem, das Kältemaschine, EnergiePack und die BPW ePower-Achse umfasst, um eine Null-Emissions-Kühlung zu liefern. Dieses Trailerlösung (für Hybrid- und vollelektrische Maschinen) gewinnt und speichert die beim Bremsen und Fahren



verbrauchte Energie, um die Maschine anzutreiben. Sie nutzt die Kraft der Straße, um Strom zu erzeugen, der die Maschine antreibt und die Ladung auf optimaler Temperatur hält. Dieses innovative System reduziert Kraftstoffverbrauch und Emissionen, was es zu einer nachhaltigen Lösung macht.

### Autohöfe

#### Autohof24 Leipzig-Flughafen

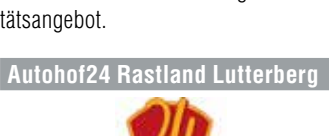


Ein Besuch am 24-Autohof Leipzig Flughafen lohnt sich für alle Kunden gleichermaßen. Wer Kunst und Kultur an der Autobahn erleben möchte, findet mit Kunstinszenierungen und Wechselstellungen am 24-Autohof Leipzig-Flughafen das passende Rastangebot! Für

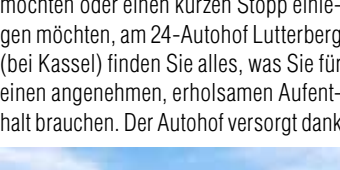


Berufskraftfahrer stehen ein beschränkter, videoüberwachter Lkw-Parkplatz mit 151 Stellplätzen in Premiumqualität sowie moderne sanitäre Anlagen zur Verfügung. Natürlich bietet der „Autohof der Zukunft“ auch ein vielfältiges Mobilitätsangebot.

#### Autohof24 Rastland Lutterberg



Egal, ob Sie auf einer langen Reise rasten möchten oder einen kurzen Stopp einlegen möchten, am 24-Autohof Lutterberg (bei Kassel) finden Sie alles, was Sie für einen angenehmen, erholsamen Aufenthalt brauchen. Der Autohof versorgt dank



seiner ausgezeichneten Lage an der wichtigsten Nord-Süd-Magistrale Europas bis zu 1.000.000 Kunden pro Jahr. Neben dem klassischen Kraftstoff-Angebot bietet der einst größte E-Ladepark Europas mit 22 Stromtankstellen eine zuverlässige und schnelle Betankung.

#### Autohof24 Homberg (Elze)

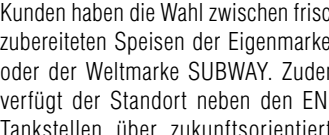


Der 24-Autohof Homberg/Elze an der A7 wartet mit breitem Serviceangebot in Gastronomie, Service und Mobilität auf. Kunden haben die Wahl zwischen frisch zubereiteten Speisen der Eigenmarken oder der Weltmarke SUBWAY. Zudem verfügt der Standort neben den ENI-Tankstellen über zukunftsorientierte



Antriebsformen in Form von Stromtankstellen und einer LNG-Tankstelle. Der nächste Ausbauschritt zu einem der größten Multi-Energy-Hubs Europas mit über 50 HPC-Ladern sowie Ladeoptionen für Lkw ist in Planung.

#### Autohof24 Bad Rappenau



Durch seine Lage ist der 24-Autohof an der Autobahn A6 nicht nur verkehrstechnisch Mittelpunkt der Magistrale Rhein-Prag, sondern er zeichnet sich auch durch sein in Europa einmaliges Versorgungsangebot aus und macht Bad Rappenau zum Standort der Superlative.



Bereits 2017 eröffnete hier Baden-Württembergs erste Air Liquide Wasserstoff-Tankstelle an einer Rastanlage und schafft damit das Alleinstellungsmerkmal „Versorgung 3.0“ – saubere Antriebstechнологien – sichere Parken – gesundes Essen.

#### Autohof24 Würzstadt

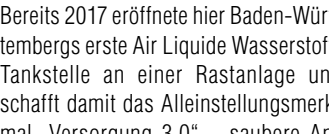


Der 24-Autohof Würzstadt/Mainz zeichnet sich durch die Kombination aus bewährter Qualität und zeitgemäßen Innovationen aus. Bereits etablierte Gastronomiekonzepte (PIZZA Z, DÖNER Z oder BÜRGER Z) werden um viele gesunde, frische Produkte aus dem



neuen 24-Bistro To GO ergänzt. Die ideal zur Mittnachtspause geeignet sind. In direkter Nachbarschaft zum Autohof befinden sich je ein McDonald's sowie ein Burger King-Restaurant. Mehrere Stromtankstellen und eine LNG-Tankstelle runden das Serviceangebot ab.

### Hoyer Autohöfe



Hoyer betreibt aktuell 253 Autohöfe, Tankstellen und Automatenstationen in Deutschland. Die Autohöfe in Sölltau an der A7, in Reade und Emstek an der A1 sowie in Neustadt-Glewe an der A24 erfreuen sich bei den Gästen wegen der freundlichen Bedienung und der frischen Küche mit täglich wechselndem Mittagsangebot großer Beliebtheit.



Shops und Bistros lassen mit ihrem breiteren Angebot keine Wünsche offen. Preis-Leistungs-Verhältnis, Service und Sauberkeit werden immer wieder lobend erwähnt.

### Autohof Strohofer



Seit 1981 bietet unser Erlebnis-Rasthof alles, was der Kraftfahrer und Reisende unterwegs benötigt, und verbindet dabei Tradition mit Innovation. Gemütliches Restaurant mit Bistro, Metzgerei, eigene Schlachting, Werkstatt, Hotel, Tagungs- & Eventzentrum, Kletterturm und eine



private Autobahnkirche. Neben 2 Tankstellen mit Shops (24h) finden Sie hier auch LNG, E-Ladesäulen von TESLA, E.ON, NomadPower und jetzt auch eine Akku-Wechselstation von NIO. Familie Strohofer freut sich auf Ihren Besuch.

### Bremsen



Hohe Stabilität, geringes Gewicht und extreme einfache Wartung sind die Erfolgsfaktoren der Scheibenbremsenfamilie ModulT.



- Konzipiert für 17,5", 19,5" und 22,5" Truck & Trailer
- Gewährleistet einen gleichmäßigen Verschleiß des Bremsbelags
- Einfache Wartung, keine Spezialwerkzeuge für den Belagwechsel nötig
- Lange Lebensdauer, rostfreie Gleitstifte, PTFE-beschichtete Stahlbuchsen. Der Schutzbelag ist nach innen gefaltet, somit vor äußeren Einflüssen geschützt

### Bremsen

Knorr-Bremse

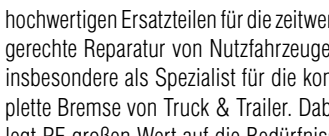


Knorr-Bremse ist mit über 30 Jahren Erfahrung in der Entwicklung von pneumatischen Scheibenbremsen für Nutzfahrzeuge und über 50 Millionen produzierten Einheiten Weltmarktführer in diesem Bereich. Die modulare SYNACT®-Scheibenbremsenfamilie für



schwere Nutzfahrzeuge und Busse erreicht eine neue Dimension bei Leistung, Gewicht und Effizienz. Gemeinsam mit der gewichtsreduzierten Scheibenbremse NextT für Trailer stellt sie eine Schlüsseltechnologie hin zu einer Unfallfreien Zukunft des Straßenverkehrs dar.

### PE-Automotive



PE Automotive ist Teil der BPW Gruppe. Mit mehr als 75 Jahren Erfahrung weiß PE ganz genau, worauf es im freien Ersatzteilmarkt ankommt: das volle Sortiment an hochwertigen Ersatzteilen für die zeitwertige Reparatur von Nutzfahrzeugen, insbesondere als Spezialist für die komplette Bremse von Truck & Trailer. Dabei legt PE großen Wert auf die Bedürfnisse



von Werkstatt und Flotte und sorgt mit innovativen Lösungen dafür, dass Fahrzeuge verlässlich und wirtschaftlich betrieben werden können. Dank eigener Qualitätssicherung sorgen die PE-Experten für passgenaue Qualität.

### Digitale Zahlungssysteme

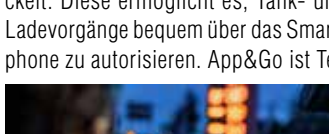


Als Experte für die bargeldlose Unterwegsversorgung bietet die DKV Card von DKV Mobility mit rund 66.000 Tankstellen Zugang zum größten energieunabhängigen Akzeptanznetzwerk in Europa. Für noch mehr Komfort hat DKV Mobility die Funktion App&Go entwickelt. Diese ermöglicht es, Tank- und Ladevorgänge bequem über das Smartphone zu autorisieren. App&Go ist Teil



der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar. Die DKV Box Europe für die Lkw-Maut in Europa ist eine smarte Möglichkeit, die Maut in 14 europäischen Ländern mit nur einer Box abzurechnen.

### Hoyer Card



Die Hoyer Card bietet Zugang zu einem flexibel nutzbaren Full-Service-Paket mit Angeboten wie Mautabwicklung in vielen europäischen Ländern per Hoyer Mailbox (EETS), persönliche Ansprechpartner und Mobile Payment mit Hoyer Pay in der Hoyer App. Verhandelt Diesel-Festpreise, individuelle



OMR-Abrechnungen und Sonderpreise für AdBlue® an der Zapfsäule machen die Kalkulation planbar. Die gebührenfreie Hoyer Card kann an über 4.300 Akzeptanzstellen in ganz Europa für bargeldloses Tanken genutzt werden.

### Tankpool24



Mit der connect Funktion hat die Tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungsfunktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert. Mit tankpool24-connect haben unsere Kunden die Möglichkeit, noch einfacher und sicherer zu tanken. Und das 100 Prozent digital über unsere App. An den meisten unserer



Tankstellen in Deutschland ist die connect Funktion nutzbar. tankpool24-connect ist ein weiterer wichtiger Baustein in unserer Digitalisierungsstrategie, um unseren Kunden noch besseren Service bieten zu können und sie in ihren täglichen Prozessen sinnvoll zu entlasten.

### Ladeinfrastruktur



Mit rund 666.000 Ladepunkten bietet DKV Mobility seinen Kunden Zugang zu einem der größten öffentlichen und halb-öffentlichen EV-Ladernetze in Europa (Stand Februar 2024). Das Angebot umfasst zudem ein umfangreiches EV-Ladeportfolio, das auf die individuellen Bedürfnisse und Anforderungen

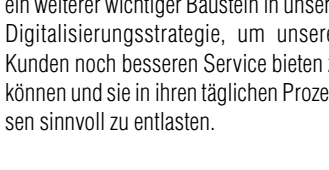


von E-Fahrzeugnutzern zugeschnitten ist. Neben Lösungen für das Laden am Firmensitz des Kunden (@work), gehören dazu auch Lösungen für das Laden im privaten Bereich des Dienstwagenfahrers (@home).

### Elaxon



Um die zunehmende Diversifizierung der E-Mobilität abzudecken, braucht es zukunftsfähige und jederzeit bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur: nachhaltig & skalierbar muss sie für heutige und künftige Anforderungen gerüstet sein. Vom



kostengünstigen AC-Laden bis zum Megawatt-Charging – nicht nur die Ladeleistung, auch unsere breite Palette effizienter Installationssysteme sind auf die unterschiedlichsten (Nutzfahrzeug-) Flottenbedürfnisse angepasst. Be-, Ent- und Aufladen – alles gleichzeitig.

### Lkw-Parken

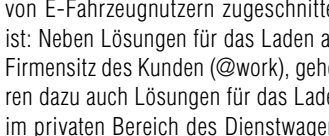


Bosch Secure Truck Parking (BSTP) ist die europäische Buchungssystem für sicheres Lkw-Parken und verfügt europaweit über 400 Parkareale in mehr als 135 Ländern. Mit BSTP bietet Digitalisierung und Sicherheit von Autohöfen, Rastplätzen, aber auch Firmenarealen. Über die



BSTP-Buchungsplattform und per App können Speditoren und Lkw-Fahrer verfügbare Stellplätze und künftig auch Elektro-Ladepunkte für E-Lkw entlang der Route in Echtzeit einsehen und online reservieren.

### LKW.APP



Die LKW.APP von Apparko löst das allgegenwärtige Parkplatzproblem von Lkw-Fahrern. Durch die Auslastungsanzeige wird die App eine planbare Fahrt und Rast. Das einfache Ampelsystem macht die Parkplatzsuche so

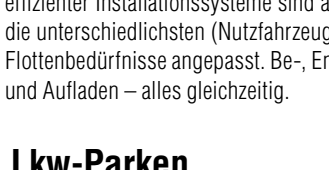


effizienter. Die App ist in über 20 Sprachen verfügbar und ermöglicht es, die Suche nach freien Parkplätzen zu vereinfachen und die Wartezeiten zu verkürzen.

### KRAVAG Truck Parking

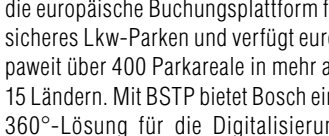


Bis zu 40.000 Lkw-Parkplätze fehlen an der Autobahn. KRAVAG Truck Parking macht daher zeitweise leere Flächen auf Betriebshöfen zu reservierbaren Lkw-



Parkplätzen. Diese Parkplätze in ganz Deutschland werden dann von Fahrern und Disponenten anderer Unternehmen gebucht und genutzt – zu fairen Preisen.

### Lkw-Vermietung



MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE NUTZFAHRZEUGBRANCHE Die BFS ist Ihr Ansprechpartner Nr. 1, wenn Lösungen im Bereich Nutzfahrzeuge gefragt sind. Wir bieten größtmögliche Flexibilität für innovatives und umweltbewusstes Flottenmanagement.



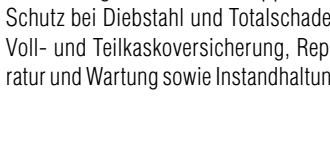
Unser Angebot an unsere Kunden: Das Spezialfahrzeug der Zukunft. Ausgerichtet an individuellen Bedürfnissen. Ausgestattet mit führender Software. Abgesichert durch wertvolle 24/7-Services. Eingebettet in ein europaweit einzigartiges Netzwerk.

### Lkw-Vermietung

Mercedes-Benz CharterWay



Mercedes-Benz CharterWay bietet als Nutzfahrzeugvermieter mit einem breit aufgestellten Fuhrpark aus verschiedenen Lkw, Nutz- und Sonderfahrzeugen den Kunden flexible Unterstützung bei ihren logistischen Herausforderungen. Reparatur und Wartung sowie Instandhaltung.



An über 70 Standorten in ganz Deutschland bietet CharterWay das Rundum-Paket der Nutzfahrzeugmiete an. Die Miete beinhaltet u.a. für alle Fahrzeuge Reifenersatz und Reifenservice, Unfallabwicklung inkl. Abschleppdienst, Voll- und Teilkaskoversicherung, Reparatur und Wartung sowie Instandhaltung.

### Reifen

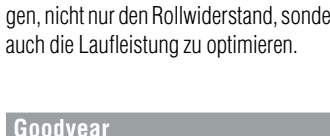


Vor dem Hintergrund schwieriger Rahmenbedingungen für die Transport- und Logistikbranche hat Continental die neue Logistik-Reifenlinie Conti Eco der fünften Generation entwickelt. Sie erfüllt alle Anforderungen der EU-Taxonomie und hilft Flotten, ihren Kraftstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken: 100 Fahrzeuge, die

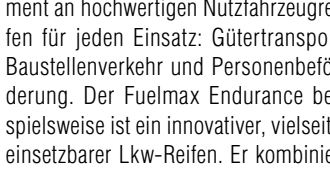


mit Conti Eco HS/5 HD 5/Reifen anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS 3+/HD 3+ ausgestattet sind und jährlich rund 80.000 km im Regionalverkehr zurücklegen, können bis zu 69.000 Euro Betriebskosten und 120 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Dabei ist es den Reifenentwicklern gelungen, nicht nur den Rollwiderstand, sondern auch die Laufleistung zu optimieren.

### Goodyear



Goodyear bietet ein komplettes Sortiment an hochwertigen Nutzfahrzeugreifen für jeden Einsatz: Gütertransport, Baustellenverkehr und Personenbeförderung. Der Fuelmax Endurance beispielsweise ist ein innovativer, vielseitig einsetzbarer Lkw-Reifen. Er kombiniert

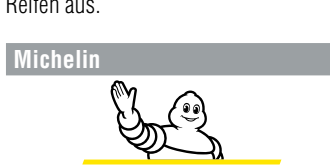


die vom Fernverkehr bekannte Kraftstoff-, CO<sub>2</sub>- und Kosteneffizienz mit der auf Landstraßen benötigten Robustheit, Traktion und Laufleistung. Viele der weltweit führenden Nitz-Hersteller slatten ihre Fahrzeuge serienmäßig mit Goodyear-Reifen aus.

### Michelin



Als führendes Mobilitätsunternehmen entwickelt, produziert und vertreibt Michelin Reifen, die exakt auf die Bedürfnisse und Einsatzzwecke seiner Kunden zugeschnitten sind, genauso wie Dienstleistungen und Lösungen zur Verbesserung der Transporteffizienz.



Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichsten Branchen zum Einsatz. Das Unternehmen mit Hauptsitz im französischen Clermont-Ferrand ist in 175 Ländern präsent. Michelin beschäftigt weltweit 132.200 Mitarbeiter\*innen und betreibt 67 Werke für die Reifenherstellung, die 2022 zusammen rund 200 Millionen Reifen produzierten.

### Telematik



Mit hohem Mehrwert für ein profitables Flottenmanagement sind die Premium-Telematikdienste von Fleetboard verbunden. Dazu zählt beispielsweise die Fleetboard Einsatzanalyse, die technische Daten aus dem Actros L erfasst und

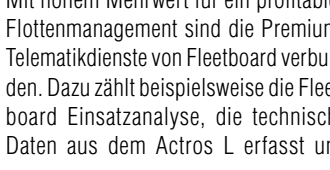


aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrerhalten bewertet und optimiert werden. Dies trägt zur Verbrauchsoptimierung und Verschleißreduzierung ebenso bei wie zu einer höheren Fahrzeugauslastung und einem besseren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck.

### DKV LIVE



Ob Fahrzeugnutzung, Tankmanagement, FLEET BOARD oder Dokumentenaustausch, DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten. Das smarte Tool von DKV Mobility bündelt alle Informationen in nur einer Plattform und um



fasst neben klassischen Telematikfunktionen viele weitere Features zur effizienten und kostengünstigen Flottenverwaltung, wie Routenplanung, eine App zur Fahrerkommunikation oder auch Möglichkeiten, Tankbetrug zu erkennen und zu vermeiden.

### Ford Pro Telematics

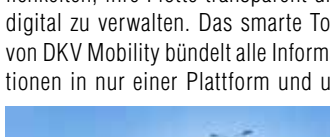


Ford Pro Telematics liefert in Echtzeit Informationen zum Fahrverhalten oder zum Zustand und Standort der Fahrzeuge. So können beispielsweise Wartungen proaktiv geplant werden. Zudem bieten die Ford Pro E-Telematics-Dienste elektro-spezifische Echtzeitdaten zum Lade-status, Akkustand und Aktionsradius



von E-Transportern. Die Telematik-Software hilft also Gewerbetreibenden, ihre Flotten effizienter zu verwalten, die Betriebszeit und so ihr Geschäft produktiver zu machen. Schließlich steht das Pro in Ford Pro für Produktivität.

### Goodyear TPMS



Goodyear TPMS ist die prädiktive Lösung, mit der Transportunternehmen ihre Geschäftsprozesse und Gesamtbetriebskosten optimieren können. Die cloudbasierte Lösung kombiniert Telemetrie mit prädiktiver Analyse und reduziert die Ausfallzeiten in der Flotte drastisch. Die an jeder Radposition erfassten

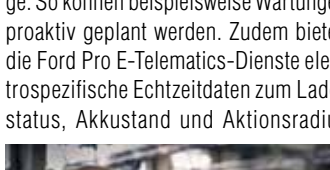


Reifendaten werden algorithmisch ausgewertet. Flottenmanager erkennen Druckverlust und Überhitzung bereits vor dem Fahrzeugausfall. Die Reifenleistung steigt, Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken.

### Idem Telematics



Das Telematik-System für Truck und Trailer von idem telematics ist eine mehrfach prämierte Lösung für Flottenmanagement und Logistik. Mit präzisen Echtzeitdaten ermöglicht es eine effiziente Steuerung und Überwachung von Fracht, Fahrer und Fahrzeug. Durch innovative Technologie gewährleistet es optimale



Tourenüberwachung, Fahrzeugeffizienz und Fahrzeugnutzung. Neben der Fahrzeugtechnik stehen Auftragsverarbeitung per App (oder automatisiert), Tachodownload und -auswertung sowie Kühlkettenüberwachung im Fokus. Mit dem künftigen 3 Telematik-Portale der Lösungstelemerikalen problemlos integriert werden und Daten Fahrzeug- oder Tourbezogen weitergeleitet werden.

### Webfleet



Webfleet ist die weltweit bewährte Flottenmanagementlösung von Bridgestone. Mehr als 60.000 Unternehmen auf der ganzen Welt nutzen sie, um die Effizienz ihres Fuhrparks zu steigern, den Arbeitsalltag ihrer Fahrer zu erleichtern,

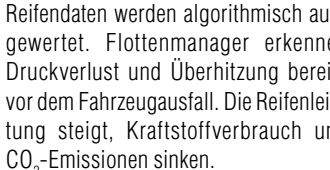


ihren Betrieb sicherer zu machen, Vorschriften einzuhalten und insgesamt nachhaltiger zu agieren. Seit 25 Jahren bietet Webfleet Flottenmanagern datengestützte Einblicke, mit denen sie ihren Betrieb optimieren können.

### Volvo Connect

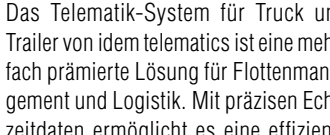


Mit dem benutzerfreundlichen Kundenportal Volvo Connect macht es Volvo Trucks seinen Kunden leichter, Telematik- und andere Dienste rund um den



Fuhrpark an einem Ort zu bündeln. Volvo Connect ermöglicht den zentralen Zugriff auf wichtige Dienste und Daten, die für das Tagesgeschäft notwendig sind.

### ZF SCALAR



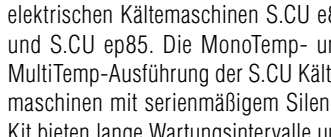
ZF verfügt mit der Marke Transics über mehr als 35 Jahre Erfahrung mit innovativen Flottenmanagementsystemen (FMS) mit Connectivity-Lösungen sowie mit Algorithmen, die den Fahrzeugbetrieb optimieren. Darauf aufbauend hat



ZF nun SCALAR entwickelt, eine digitale Plattform, die Fahrzeugflotten orchestrieren kann. Die Plattform bietet KI-basierte automatisierte Entscheidungsfundung und optimiert so den Flotteneinsatz in Echtzeit. Auf diese Weise lassen sich die wirtschaftliche Effizienz, Nachhaltigkeit, Sicherheit, die Betriebszeiten sowie die Sicherheit von Fracht und Passagieren verbessern.

### Trailer-Kühlung

Schmitz Cargobull S.C.U



Präzise Temperaturführung, optimale Heizleistung und reduzierte Abtauzyklen mit den dieselebetriebenen Kältemaschinen S.C.U d80 und S.C.U V2.0 sowie den elektrischen Kältemaschinen S.C.U e85 und S.C.U ep85. Die MonoTemp- und MultiTemp-Ausführung der S.C.U Kältemaschinen mit serienmäßigem Silence Kit bieten lange Wartungsintervalle und



eine hohe Verfügbarkeit. Mit der Trailer-Connect® Telematik kann die Kältemaschine über das Portal oder die App gesteuert werden und Updates erfolgen Over-The-Air.

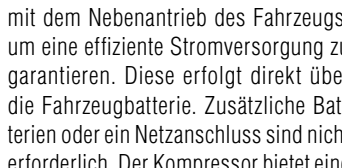
### Thermo King E-500e



E-500e ist eine vollelektrische Kältemaschine für leichte NFZ mit Batterieantrieb, die jederzeit die Zufahrt in Umwelazonen erlaubt. Die Kühlung wird maximiert, die Auswirkungen auf die Fahrzeugbatterie werden minimiert. Die Invertertechnologie und ein patentiertes Leistungssteuerungssystem arbeiten



mit dem Nebenantrieb des Fahrzeugs, um eine effiziente Stromversorgung zu garantieren. Diese erfolgt direkt über die Fahrzeugbatterie. Zusätzliche Batterien oder ein Netzanschluss sind nicht erforderlich. Der Kompressor bietet eine sehr hohe Kühlleistung.



Advancer-E ist eine emissionsfreie, motorlose Transportkältemaschine für Trailer. Sie bietet alle Funktionen der A-Serie auf höchstem Niveau und arbeitet dabei zu 100 Prozent emissionsfrei. Sie verfügt über ein innovatives Telematik-Dashboard, das den Stromverbrauch der Kältemaschine anzeigt. Dank effizienter, motorloser Kühlung ist sie umwelt



BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

präsentiert von: DEKRA

Konzepte

Emissionsfreie Mobilität

Allsafe all:change



Ein Schrottcontainer gehört weder in ein Logistikunternehmen, noch in eine Spedition. Deshalb gibt es all:change. Damit werden verschlissene und beschädigte Ladungssicherungen und Doppelstockbalken, die normalerweise im Schrottländern, im Umlauf und stets einsatzbereit gehalten. Jedes Produkt erhält nach



der DEKRA zertifizierten Reparatur eine Prüfung mit Dokumentation für maximale Sicherheit. all:change funktioniert mit Produkten aller Hersteller, wird zum Festpreis 30 Prozent unter Neupreis abgerechnet und liefert einen wertvollen Beitrag zum CSR-Reporting.

Autohof24 Leipzig-Flughafen



Der 24-Autohof Leipzig Flughafen verkörpert als Multi-Energy-Autohof einen zeitgemäßen Ort der Mobilitätsvielfalt. Neben einem großen Ladepark mit 22 Stromtankstellen, dessen Kapazität bis 2025 verdoppelt werden soll, gibt es eine Nio-Powerswap-Station als innovative



Alternative der E-Mobilität für Pkw. Der nächste Schritt ist Truck Charging, das eine emissionsfreie Lösung für Lkw mit über 1 MW bietet. Gleichzeitig ist die Integration von Wasserstoff als alternative Antriebsform in Planung.

Opel Vivaro HYDROGEN



Der weiterentwickelte Opel Vivaro HYDROGEN ist ideal für alle, die lokal emissionsfrei fahren und schnell „auftanken“ wollen. Das Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeug ermöglicht über 400 km Reichweite (WLTP) und lässt sich in



wenigen Minuten mit Wasserstoff betanken. Ein weiterer Vorteil des Hybrid-Systems ist die Rekuperation beim Bremsen. Dank platzsparendem Packaging bietet der Vivaro HYDROGEN das gleiche vorbildliche Raumangebot wie alle anderen Varianten – bei einer Nutzlast von 1.000 kg.

KRAVAG Truck Charging



Der Mangel an Ladeinfrastruktur ist eine große Herausforderung. KRAVAG Truck Charging ergänzt die öffentliche Infrastruktur durch den zeitweisen Zugang zu Ladesäulen auf Betriebshöfen des Netzwerks und bietet damit flächendeckend buchbare und bedarfsgerechte Lademöglichkeiten. Sie können bequem ihre freien



Kapazitäten anbieten oder Ladeslots bei anderen Teilnehmern buchen. Von der Buchung bis zur Abrechnung kümmern wir uns um alles. Für Sicherheit sorgt die Technik von KRAVAG Truck Charging.

Volvo Electric-Trucks



Volvo Trucks verfügt über das breiteste Angebot an elektrischen Lkw der Branche. Vom Fernverkehrs-Lkw über das



Baufahrzeug bis zum Verteiler-Lineup oder Müllsammelfahrzeug verfügt Volvo Trucks mit sieben Modell-Varianten über elektrische Lkw für nahezu jeden Einsatzbereich.

Emissionsfreie Mobilität

ZF CeTrax 2 dual



CeTrax 2 dual ist ein integrierter und modularer elektrischer Zentralantrieb von ZF für schwere Nutzfahrzeuge. Das neue System besitzt eine hohe Dauerleistung von 380 kW und ermöglicht Lastschaltungen. Darüber hinaus verfügt es über High-End-Technologien



wie ein Hairpin-Design für die Statoren, ein innovatives Kühlsystem und einen Wechselrichter auf Siliziumkarbid-Basis. Die Serienproduktion mit einem globalen Fahrzeughersteller startet in diesem Jahr.

Die Zukunft der Logistik

Allsafe all:change



Ein Schrottcontainer gehört weder in ein Logistikunternehmen, noch in eine Spedition. Deshalb gibt es all:change. Damit werden verschlissene und beschädigte Ladungssicherungen und Doppelstockbalken, die normalerweise im Schrottländern, im Umlauf und stets einsatzbereit gehalten. Jedes Produkt erhält nach



der DEKRA zertifizierten Reparatur eine Prüfung mit Dokumentation für maximale Sicherheit. all:change funktioniert mit Produkten aller Hersteller, wird zum Festpreis 30 Prozent unter Neupreis abgerechnet und liefert einen wertvollen Beitrag zum CSR-Reporting.

Aral Fleet Solutions



Fleet Solutions

Die Mobilitätswende und die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor sind nur möglich durch eine Diversifizierung des Kraftstoff- und Energieangebots. Auf Basis dieser Überzeugung erweitert Aral Fleet Solutions das Angebot für Nutzer:innen von Tankkarten. Dabei



sind wesentliche Elemente die Erweiterung des E-Ladernetzes speziell für größere Fahrzeugklassen mit inzwischen mehr als 20 Standorten, ein bundesweites Angebot von HVO100 sowie die Fortsetzung des Pilotprojektes mit Aral Futura Super 95 und Aral Futura Diesel.

Bosch Secure Truck Parking



Bosch Secure Truck Parking (BSTP) ist die europäische Buchungsplattform für sicheres Lkw-Parken und verfügt europaweit über 400 Parkareale in mehr als 15 Ländern. Mit BSTP bietet Bosch eine 360°-Lösung für die Digitalisierung und Sicherheit von Autohöfen, Rastplätzen



aber auch Firmenarealen. Über die BSTP-Buchungsplattform und per App können Spediteure und Lkw-Fahrer verfügbare Stellplätze und künftig auch Elektro-Ladepunkte für E-Lkw entlang der Route in Echtzeit einsehen und online reservieren.

Die Zukunft der Logistik

Opheo Solutions



Opheo Solutions ist seit mehr als 20 Jahren Software-Innovationsführer im Bereich der Lkw-Disposition. Die gleichnamige KI-basierte Standardsoftware OPHEO vereint Tourenplanung, Tourenoptimierung, Telematik



und Predictive Planning in einer modernen Arbeitsplatz-Umgebung für Disponenten und Fahrer.

Schmitz Cargobull EcoDuo



The TrailerCompany.

Der EcoDuo ist eine Fahrzeugkombination von zwei Standard-Sattelauffiegern, verbunden über ein Dolly, der mit nur einer Zugmaschine gefahren wird. Die Standard-Sattelauffieger können problemlos auf die Schiene, aber auch auf Fahren



verladen werden. Der EcoDuo verringert den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen um bis zu 25 Prozent und verdoppelt bei einer Fahrt das Transportvolumen. Damit erreicht der EcoDuo mehr Transporteffizienz bei gleichzeitiger Steigerung der Umweltfreundlichkeit.

Sicherheit

Allsafe all:change



Ein Schrottcontainer gehört weder in ein Logistikunternehmen, noch in eine Spedition. Deshalb gibt es all:change. Damit werden verschlissene und beschädigte Ladungssicherungen und Doppelstockbalken, die normalerweise im Schrottländern, im Umlauf und stets einsatzbereit gehalten. Jedes Produkt erhält nach



der DEKRA zertifizierten Reparatur eine Prüfung mit Dokumentation für maximale Sicherheit. all:change funktioniert mit Produkten aller Hersteller, wird zum Festpreis 30 Prozent unter Neupreis abgerechnet und liefert einen wertvollen Beitrag zum CSR-Reporting.

VEDA Premium Parken



Mit dem offenen System für Autohöfe - „Premium Parken“ - engagiert sich die VEDA für mehr Sicherheit, mehr Kontrolle und mehr Komfort für Lkw-Fahrer und ihre Ladungen. Eine systematische Überwachung und Kontrolle der Parkanlagen durch ausgeprägte Beleuchtung und Videoüberwachung steht im



Fokus des Sicherheitskonzeptes der PREMIUM Parkplätze an der Autobahn. Neben den Sicherheitsvorteilen ist eine bestmögliche und dauerhafte Versorgung für Berufskraftfahrer an den Autohöfen ebenso wichtig.

Daimler Truck Sicherheitssysteme



Mit Assistenzsystemen wie Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist, Active Drive Assist 3 oder Traffic Sign Assist geht Daimler Truck ab 2024 mit einigen Systemen weit über die ab Mitte des Jahres geltenden GSR-Standards hinaus und untermauert seine Rolle als einer der Pioniere der Branche. Die Systeme verbessern



in allen Fahrzeugvarianten den neuen Standard und bieten einen Mehrwert für eine Vielzahl von Modellen, darunter batterieelektrische Lkw von Mercedes-Benz, die Actros-Baureihe, die Arocs-, Atego- und Econic-Baureihe.

Sicherheit

Hendrickson Ultimaxx



Das neu im europäischen Markt eingeführte innovative ULTIMAAX Elastomer-Fahrwerk hat in einigen Sicherheitsaspekten einen deutlichen Mehrwert gegenüber den traditionellen Blattfederfahrwerken. Die progressive



Federrate der Elastomerfedern führt zu einer höheren Wanksteifigkeit und damit Fahrstabilität. Das System ist trotz ca. 250 kg Gewichtsvorteil auf 10 Prozent Überladung getestet und hat damit eine erhöhte Sicherheit gegenüber Bauteilversagen. Weiter bleibt das Fahrwerk vollständig manövrierbar, selbst wenn die Elastomerfedern versagen oder verschlissen sind.

Jost KKS



Das KKS ermöglicht, das Auf- und Absatteln des Sattelauffiegers per Fernbedienung automatisch, schnell und sicher aus dem Fahrerhaus durchzuführen. Die Fahrer werden komfortabel durch den gesamten Sattelprozess geführt und erhalten



mithilfe der Sensorik zu jedem Schritt live Infos auf der Fernbedienung. Zum Beispiel zeigt der Aufliegerplattensensor an, ob Kontakt zur Trailerplatte besteht. Das Klettern aus dem Fahrerhaus zur manuellen Öffnung der Sattelkupplung entfällt ebenso wie das Kurbeln der Stützwinde und das händische Stecken der Spiralkabel und Luftanschlüsse.

Schwarz Müller Multi-Fix



Multi-Fix ist eine zeitsparende Beladungssicherung, welche Absetzbehälter nach DIN 30720 und 30720-1 am Kipp lager verriegelt. Der Multi-Fix gleicht Maßebenenheiten an leicht verbogenen Kipp lagern aus und wird beim Transport von Abrollbehältern (Flex-Carrier) in eine neutrale Position gedrückt.



Safety-Fix basiert auf beidseitig befestigten Ratschenspannern. Nach Anlegen der Ketten zieht der Fahrer den Behälter mit ihrer Hilfe an die Anschläge. Nur eine Kette pro Fahrzeugseite muss er dann im Zurrwinkel von 35° bis 60° spannen, um den Behälter in Fahrtrichtung formschlüssig zu sichern.

ZF OnGuardMAX



Das neue autonome Notbrems-Assistenzsystem OnGuardMAX von ZF warnt vor bevorstehenden Kollisionen mit rollenden oder stehenden Hindernissen sowie mit Fußgängern. Es führt darüber



hinaus auch automatische Vollbremsungen durch, wenn der Fahrer nicht reagiert und sich so ein Zusammenstoß vermeiden lässt.



STARTSEITE

# Einfach mal machen

Transpartner Logistics aus der Schweiz plant vollelektrischen Regelverkehr von Zürich nach Hersfeld-Rotenberg – erste Testfahrt mit Designwerk-Fahrzeug



Der Plan von Goran Vidakovic, Geschäftsführer von Transpartner Logistics aus Pratteln nahe Basel, klingt nach einem perfekten Szenario für die Zukunft – und gleichzeitig nach einer verrückten Idee für die Gegenwart. Vidakovic will auf der Relation von Zürich-Hersfeld bis ins hessische Rotenburg, die er im Schnitt 24-mal pro Monat für einen Stammkunden fährt, noch 2024 vom Diesel auf den batterieelektrischen Antrieb umsteigen. In einem schweren Sattelzug. Bei einer einfachen Wegstrecke von mehr als 500 Kilometern. In einem Einsatz also, in dem der Truck jährlich fast 330.000 Kilometer abspult. Mehr noch: Vidakovic will das tun, ohne selbst eine Ladesäule aufzubauen oder den Kunden darum bitten zu müssen. Allein mit öffentlicher Infrastruktur.

## Passender E-Lkw gefunden

Ist der Mann verrückt? „Ich bin fasziniert von E-Antrieben und von neuen Technologien“, sagt er. Er habe den Markt schon lange beobachtet und war sich daher sicher, dass es für ihn keinen passenden Elektro-Lkw gibt. Transpartner Logistics ist schließlich spezialisiert auf Post- und E-Commerce-Verkehre im Bereich der Langstrecke von 500 Kilometern und aufwärts. Schwere batterieelektrische Zugmaschinen für solche Distanzen – das kann auch heute noch kein großer Serienhersteller bieten. „Vor einem halben Jahr bin ich mit Designwerk aber doch auf einen Anbieter gestoßen“, erzählt Vidakovic.

Die mehrheitlich zur Volvo Group gehörenden Elektro-Lkw-Spezialisten aus Winterthur haben sich mittlerweile einen Ruf erarbeitet in der Branche. Die Schweizer gelten als zuverlässig, ihre Trucks als ausgereift. Gleichzeitig ist Designwerk spezialisiert auf Härtefälle. Auf Kunden mit Sonderwünschen, die besonders schwere Transportaufgaben bewältigen wollen, sei es auf Seiten des Gewichts, des Volumens oder der Distanz.

Vidakovic ist in Winterthur also auf Landsleute gestoßen, die in seiner Idee kein Hirngespinnst sahen, sondern eine spannende Aufgabe. Geht nicht? Nein. Müsste klappen, hieß es da zum ersten Kennenlernen. Und als Probe aufs Exempel wurde gleich ein Testlauf organisiert. Unter realen Bedingungen selbstverständlich.

## In zwei Etappen unterwegs

Reale Bedingungen, die sehen im Fall der Tour von Transpartner Logistics wie folgt aus: Fahrer A startet auf dem Kundendepot nahe Zürich. Vorbei am Betriebshof des Unternehmens in Pratteln fährt er die erste, gut 250 Kilometer lange Etappe bis Höhe Rastatt. Dort sattelt er ab und fährt solo an eine Schnellladesäule, bevor er den Truck an Fahrer B übergibt. „Ein starkes Zwischenladen von rund einer Stunde können wir in Rastatt in den Ablauf integrieren“, sagt Vidakovic.

Fahrer B rollt im Anschluss ohne weiteren Stopp rund 300 Kilometer bis zum Kunden nahe Hersfeld-Rotenburg. Dort sattelt er wieder ab und stellt die Zugmaschine wieder solo an die Hochleistungs-Ladesäule, während der Auflieger an der Rampe steht und be- und entladen wird. „Hier planen wir einen Ladestopp von rund zwei Stunden ein. Das ist für mich ein Mehraufwand, der umsetzbar ist“, erklärt der Chef.

Nach dem neuerlichen Aufsatteln folgt auf dem Rückweg zum Kundendepot nach Zürich das gleiche Prozedere, also Ladestopp und Fahrertausch in Rastatt. In der Schweiz selbst soll nach dem Willen von Vidakovic dagegen so gut wie gar nicht geladen werden – die Kosten wären schlicht höher als in Deutschland.

## Reserven eingeplant

Im echten Leben und auf dem ersten Testlauf an Bord des Trailers: Sammelgut mit letztem Gevölk von rund zwölf Tonnen. „Die letzten 24 Monate hatten wir auf dieser Relation nie mehr als zwölf Tonnen auf dem Lkw. Wir nutzen das zulässige Gesamtgewicht also nie aus“, erklärt Vidakovic.

Auch das brutto 870 kWh fassende Designwerk-Akkupaket hätte noch Reserven. „Zum ersten Test haben wir in Rastatt nicht zwischen geladen und hatten trotzdem bei Ankunft in Hersfeld-Rotenburg noch 21 Prozent Ladestand – beim Start waren es 94 Prozent. Das geht also auch bei schlechterem Wetter oder mit höherem Gewicht“, sagt der Geschäftsführer.



Ein Ärgernis sieht er nur darin, dass bei den für ihn passenden Ladesäulen vorab auf- und abgeladelt werden muss. Und dass der 350-kWh-Charger im Ladepark nahe des Kunden im Test den Ladevorgang abgebrochen hat, sobald weitere Elektro-Pkw Strom gezogen haben. Andere würden sich allein aufgrund dieser Erfahrung den Kopf zerbrechen. Vidakovic konzentriert sich aber einmal mehr nicht auf das Problem, sondern die Lösung. „Wir mussten abstecken und neu anstecken“, sagt er. Dann hat es geklappt!

## Höhere Kosten für Strom

Vidakovic geht jetzt mit seinem Kunden und Designwerk in die konkrete Planung. Auf Seiten des Fahrzeugs muss noch geklärt werden, ob gekauft oder geleast wird. Ein umfangreicher Wartungsvertrag ist in jedem Fall Pflicht.

Der Kunde wiederum muss die Mehrkosten abnicken und eine gewisse Vertragslaufzeit zwecks der Planungssicherheit gewähren. „Um die 15 Prozent Preissicherheit zum Diesel werden wir wohl haben auf dieser Tour“, erklärt Vidakovic. Eine allgemeine Aussage sei aber nicht zu machen. „Das hängt zu sehr davon ab, wie lang die jeweilige Strecke ist und wie groß der Anteil auf mautpflichtigen Straßen. Je mehr Kilometer insgesamt und je mehr auf Mautstraßen, desto besser für den Elektro-Lkw, der ja mautbefreit ist und teuer in der Anschaffung.“

Die Stromkosten dürften die Dieselposten indes übersteigen: Vidakovic rechnet mit günstigen 55 Cent netto pro Kilowattstunde und einem Verbrauch von rund 120 Kilowattstunden pro 100 Kilometer. Das entspricht 66 Euro. Dafür könnte man bei einem Preis von 1,40 Euro netto pro Liter Diesel mehr als 47 Liter des fossilen Kraftstoffs tanken.

Sei es drum: Vidakovic will der Welt beweisen, dass er auch auf der Langstrecke vollelektrisch fahren kann. „Ich spüre die Neugier der Kunden. Viele zeigen Interesse. Ich habe das Gefühl, dass auch grundsätzlich die Bereitschaft da ist, Mehrkosten zu tragen, wenn es für die Umwelt ist“, sagt der Geschäftsführer. Für ihn dreht sich jetzt alles nur noch um die Frage, wie schnell er in seinem Unternehmen Elektro-Lkw ausrollen kann.

## Weitere E-Trucks geplant

„Wir wollen natürlich erstmal Erfahrungen sammeln auf der Strecke von Zürich nach Hersfeld-Rotenburg. Ich könnte mir aber trotzdem vorstellen, bis Jahresende neun weitere Elektro-Lkw für ganz konkrete Einsätze zu bestellen“, sagt Vidakovic. Auf dem Zettel hat er dabei beispielsweise noch die Relation Frankfurt–Paris. Außerdem will er mit Transpartner Logistics Zentrum im Süden von Freiburg aufbauen – mit Sozialräumen und leistungsstarken Lkw-Ladesäulen.

„Mein Wunsch ist, ein Partner-Netzwerk aufzubauen mit anderen Unternehmen und deren Ladestationen. Aber das ist ein Ding der Zukunft“, sagt der Mann, der schon heute ganz gewaltig am Morgen arbeitet.

Text: Julian Hoffmann |  
Fotos: Transpartner Logistics



„Mein Wunsch ist, mit anderen Unternehmen und deren Ladestationen ein Partner-Netzwerk aufzubauen“

GORAN VIDAKOVIC  
GESCHÄFTSFÜHRER  
TRANSPARTNER  
LOGISTICS

Bevor es auf die Rückfahrt geht, wird der Auflieger zum Be- und Entladen abgesattelt und in der Zwischenzeit Strom gezapft. Im Test flossen in 110 Minuten immerhin 550 Kilowattstunden.

## TECHNISCHE DATEN

<b>Antrieb</b>	Elektro-Zentralantrieb mit vier Motoren und 1-Gang-Getriebe, über Fußpedal stufenlos regelbare Bremsenergie-Rückgewinnung (Rekuperation); Basisfahrzeug: Volvo FH Globetrotter 6x2-Sattelzugmaschine
<b>Leistung</b>	500 kW / 680 PS
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	85 km/h
<b>Energiespeicher / Ladedaten</b>	Vier Batteriepakete mit NMC-Zellchemie, zwei am Rahmen montiert, zwei hinter dem Fahrerhaus übereinander angeordnet
<b>Speicherkapazität insgesamt</b>	870/648 kWh brutto/netto
<b>Ladeleistung</b>	bis 350 kW (CCS Typ 2)
<b>Ladedauer</b>	90 min (10-80 % SoC)
<b>Gewicht Batterie insgesamt</b>	5.440 kg
<b>Leergewicht (Demo-Truck)</b>	14.6 t
<b>Verbrauch</b>	109,5 kWh / 100 km
<b>Ladedaten</b>	550 kWh in 110 min, mittlere Ladeleistung ca. 300 kW

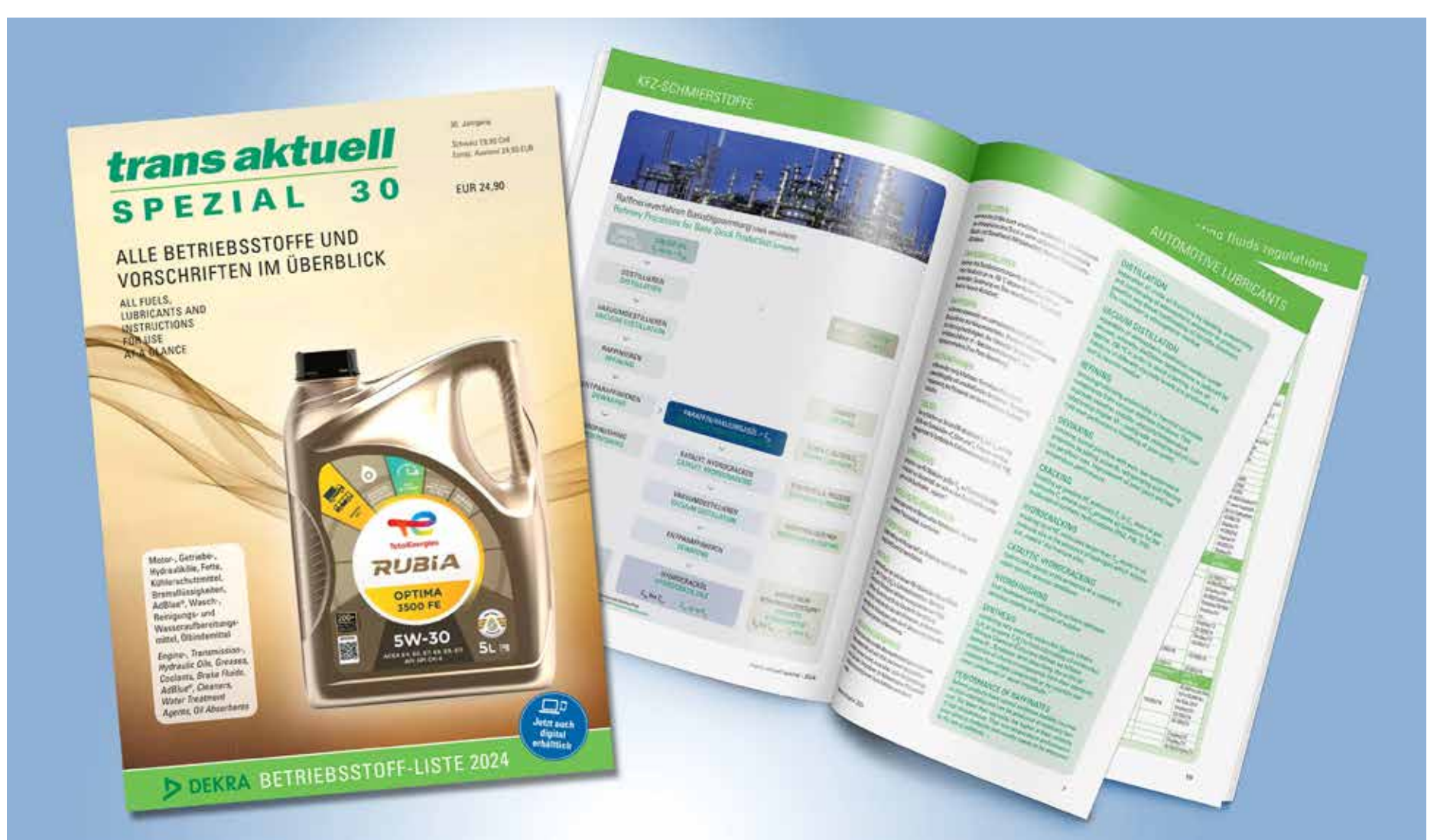
# firmenauto test drive 2024



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:** Kirchberg an der Jagst
- 15.10.2024:** Fulda
- 22.10.2024:** München



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

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

## eurotransport jobs

Sie suchen händeringend nach Lkw-Fahrern oder Disponenten? Wir haben die Lösung. Im Rahmen der Kooperation zwischen dem ETM Verlag und der Bewerberplattform Jobmatch.me können Transport- und Logistikunternehmen unter [eurotransport.de/jobs](http://eurotransport.de/jobs) auf die Plattform von Jobmatch.me zugreifen. Derzeit sind allein in Deutschland über 200.000 Berufskraftfahrer registriert. Anders als andere Stellenbörsen arbeitet Jobmatch.me mit Matching-Algorithmen.

Diese ermitteln die besten Kombinationen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Zusammen mit einem sehr vereinfachten Anmeldeverfahren, reduziert sich die Abbruchrate drastisch. Darüber hinaus bieten wir auf unserer Themenseite [eurotransport.de/fahrerfinden](http://eurotransport.de/fahrerfinden) zahlreiche weitere interessante Artikel sowie kostenlose Whitepaper zum Download.

Jetzt 7 Tage kostenlos testen: [Jobmatch.me/de/arbeitgeber](http://Jobmatch.me/de/arbeitgeber).

### KONTAKT

Der schnelle Draht bei  
Fragen und Anregungen

**Redaktion**

Tel. 07 11/7 84 98-31

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

**Vertrieb**

Tel. 07 11/7 84 98-17

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



**STARTSEITE**

LEASING/LKW-VERMIETUNG

# WIR BRINGEN IHR BUSINESS AUF DIE STRASSE

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.  
**Drive the Future.**

**BFS**  
BUSINESS FLEET SERVICES

WERKSTATT

**2024 NEUES**

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

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

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

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

STARK PREMIUM

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

## HSchoch

**HS-BOX® H1000**  
der Hubwagenkasten

# HS-BOX® FAMILY

UNSERE CLEVERE LADUNGSSICHERUNG

- Sicherer und geschlossener Transport des Handhubwagens
- Zusätzlicher Stauraum für Ladungssicherung
- Einfache und schnelle Montage an jeden Auflieger

Bei Fragen steht [staukasten@hs-schoch.de](mailto:staukasten@hs-schoch.de) zur Verfügung.

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

#hsschoch  
[hs-schoch.de](https://hs-schoch.de)

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

Scan mich!

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

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865.

**OHNE DEINE SPENDE GIBT'S NICHT!**

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

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

[www.lkw-aluraeder.de](https://www.lkw-aluraeder.de)

**ALCOA WHEELS**

**autorisierter Großhandel**

Ihr Großhandels-Partner für **ALCOA Räder und Zubehör**

H. Lauterbach GmbH  
Belecker Landstr. 37  
59581 Warstein

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

KAUFGESUCHE

**wirkaufenlkw.de**

SOS-KINDERDORF STIFTUNG

**WERDEN SIE SINNSTIFTER!**  
Nachhaltig und langfristig helfen [www.sos-kinderdorf-stiftung.de](https://www.sos-kinderdorf-stiftung.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)

**DEKRA**

## Zukunftsbranche Transportlogistik

**DEKRA Akademie 50 Jahre**  
Bildungserfahrung

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](https://www.dekra-akademie.de). Wir beraten dich ausführlich!

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

**WALTER LEASING**

# Tautliner zu verkaufen

Neue Plane! Farbe nach Wahl.

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

Preis ab **€ 4.900,-**

+43 664 886 642 52  
[sjuka@walter-leasing.com](mailto:sjuka@walter-leasing.com)

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

VERSCHIEDENES

**2024 NEUES**

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

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

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

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip!

**Bley OVERALLS**  
MIT THEILWEISEM PRAKTIKUM

Wilhelm Bley Handelsvertretung  
Staufening 17 | 89073 ULM  
Tel.: 0731/28051 | Fax: 28052  
[www.bley-overalls.de](https://www.bley-overalls.de)  
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**

KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop** [www.docstop.eu](https://www.docstop.eu)

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

Mehr Infos unter:  
☎ 040 - 60 94 55 30  
[www.lkw-fahrer-gesucht.com](https://www.lkw-fahrer-gesucht.com)

**Truck-Trailer-Bus**

Mobilser Service 0172-4017968  
[www.unfallvermessung.de](https://www.unfallvermessung.de)

AUS- UND WEITERBILDUNG

**ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?**

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

**FAHRSCHULE B. MUELLN**  
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT  
[WWW.FAHRSCHULE-BMUELLN.DE](https://www.fahrschule-bmuelln.de) | TEL. 07024 8036119  
FILIALEN IN NÖRPTINGEN & KÖNIGEN

Bewirb Dich hier!

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

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

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

**LKW / Bus Weiterbildung Fs**

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

günstige Unterkunft - inhouse bundesweit

[www.fahrschulung-schneider.de](https://www.fahrschulung-schneider.de) Tel.: 02761 / 83 45 97

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

**FERNFAHRER trans aktuell**

Norbert Blucke  
☎ +49(0) 711 7 84 98 94 | ✉ [norbert.blucke@etm.de](mailto:norbert.blucke@etm.de)

**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 Immatriku-  
lationsbescheinigung einen Nachlass von 40%  
gegenüber dem Kauf am Kiosk.

ISSN-Nummer 0947-7268

**Abonnenten-/Leserservice:**

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

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

**Ihr Kontakt zur Redaktion:**

Handwerkstraße 15,  
70565 Stuttgart

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

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

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

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

**Abonnenten-/Leserservice:**

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

Unterstützer von



**STARTSEITE**