



Expertenkommission Straßengüterverkehr und Sonderprogramm für Logistik

Kaum da und schon weg

Das BMDV stellt Geld für Förderprogramme – der Ansturm ist groß. Und: Welche Aufgaben die neue Expertenkommission nach Ansicht der Verbände meistern muss.

Kommentar

Protest zahlt sich (doch) aus

Die Branche hat in puncto Belastung Standhaftigkeit bewiesen – und sollte das auch beim Bürokratieabbau fortsetzen.

Hintergrund

Ein langer Weg

Grünes Licht für den Transport von H₂: Für den Ausbau des Wasserstoff-Kernnetzes werden jetzt Investoren gesucht.



Politik und Wirtschaft

Dekra wächst um acht Prozent

Für die Prüforganisation Dekra verlief das Jahr 2023 durchweg positiv. Der Umsatz beträgt 4,1 Milliarden Euro, die vier Fokusbereiche sind zweistellig gewachsen. Im nächsten Jahr feiert Dekra 100. Geburtstag. Zur ausführlichen Bilanz.



Über 400 Parkareale in mehr als 15 Ländern

Bosch Service Solutions
Wir machen Logistik effizienter, sicherer und nachhaltiger

bstp.eu

Technik fürs Leben



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

KNORR-BREMSE



Schwerpunkt Ladungsverkehr

Immer Atemzugmenge für die massiven Schwankungen

Großer Zulauf beim trans aktuell-Symposium bei BTBK in Raubling. So geht effizienter Ladungsverkehr: Drittelmix, Diversifizierung und ein Zusammenlegen aller Daten.

Leerfahrten vermindern und Geld sparen

Dispo der Zukunft: Digitalisierungslösungen, Ansätze für Kollaboration und E-Learning helfen, auch in wechselhaften Zeiten einen Ausgleich zu schaffen.

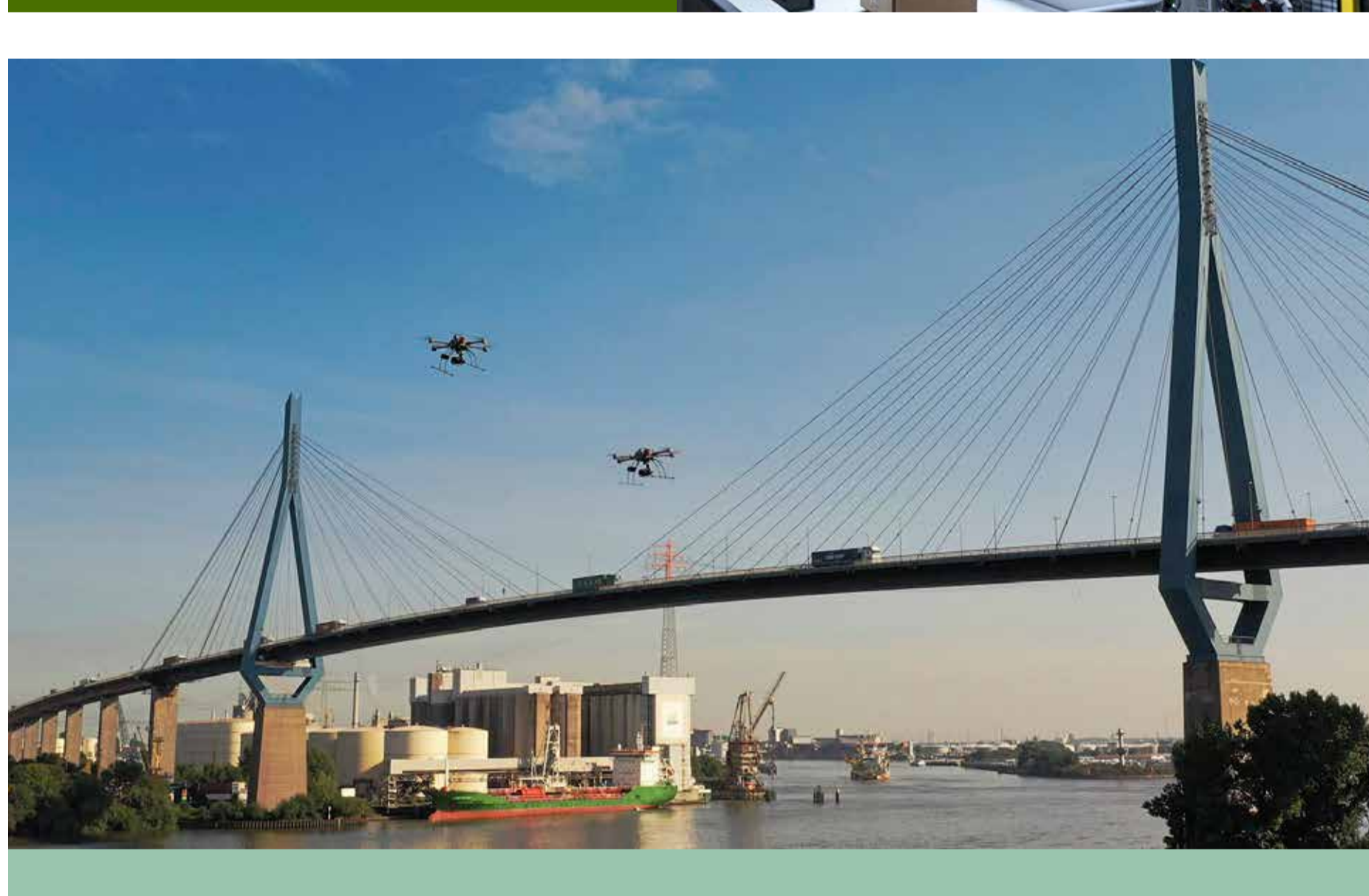
Wie Flotten der Volatilität Herr werden

Podiumsdiskussion beim trans aktuell-Symposium: Experten aus der Praxis diskutieren über das Management von Ressourcen und die Potenziale von Künstlicher Intelligenz.

Spedition und Logistik

Künstliche Intelligenz bei Fiege

Kenza Ait Si Abbou treibt bei Fiege als Chief Technical Officer das Thema Künstliche Intelligenz (KI) voran. Seit September 2023 ist sie im Vorstand. Was sie Unternehmen im Umgang mit KI rät und was der Logistikdienstleister aus Greven plant.



Schwerpunkt Letzte Meile

Drohnen verändern Warenflüsse

Das Technologie-Start-up HHLA Sky entwickelt Software und Drohnen für den Einsatz auf der Letzten Meile. Welche Bereiche wirtschaftlich sind – und welche nicht.

Künstliche Intelligenz für die KEP-Branche

Der Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX) und Lufthansa Industry Solutions haben eine Studie zum Einsatz von KI auf der Letzten Meile veröffentlicht.



Fahrzeug und Technik

Das freut nicht nur den Chef

GigaSpace-Hütte und SoloStar-Sofa: Der überarbeitete Actros L gefällt durch einen aufgefrischten Antriebsstrang und Premium-Features in der Kabine.

Einfache Kostenreduktion

Mit dem BPW Reifendruck-Regelsystem Airsave erfolgt eine automatische Nachregelung des Reifendrucks – für weniger Ausfälle und weniger Verschleiß bei Trailerreifen.

trans aktuell
eurotransport.de
DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL

ETM AWARD
BEST OF NEW TRANSPORTATION
präsentiert von: **DEKRA**

Leserwahl 2024

Ganz neu aufgestellt

Neues Konzept für die große Leserwahl über 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.

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

Kaum da und schon weg

BMDV stellt Sofortprogramm für die Logistik vor – Gelder für Umweltschutz und Sicherheit sowie Trailerförderung schon nach kurzer Zeit vergriffen



Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing macht Geld locker – und die Branchenunternehmen greifen zu. Für Umweltschutz und Sicherheit sowie Trailer sind die Förderportale bereits nach kurzer Zeit wieder geschlossen.

Im Rahmen des Sofortprogramms „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“ hatte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vor wenigen Tagen die Zusage für weitere Förderungen der Branche gegeben. Darunter die Aufstockung des Mautharmonisierungsprogramms Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis) um weitere 60 Millionen Euro. Damit stehen laut BMDV im Bundeshaushalt 2024 insgesamt 371,9 Millionen Euro für dieses Förderprogramm zur Verfügung. Laut BMDV können unter anderem bereits gestellte Anträge aus dem stark überzeichneten Förderprogramm aus 2023 mit einem Volumen von 30 Millionen Euro bewilligt werden.

Weitere 60 Millionen Euro gibt es für das Förderprogramm „Energimindernde Komponenten“ (EMK), auch bekannt als Trailerförderung. Auch hier gibt es noch offene Anträge, die mit den neuen Geldmitteln bewilligt werden können.

Und auch für die Ladeinfrastruktur können Unternehmen jetzt wieder Fördergeld beantragen: Aus dem 1. Förderaufruf „Gewerbliches Schnellladen“ werden noch offenen Anträge in Höhe von knapp 84 Millionen Euro bewilligt und aufgrund der hohen Beteiligung der Transport- und Logistikbranche rund 150 Millionen Euro für die zeitnahe Veröffentlichung eines 2. Förderaufrufs „Gewerbliches Schnellladen“ bereitgestellt.

Das Sofortprogramm „Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen“ wird aus verschiedenen Titeln aus dem Einzelplan 12 sowie aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) gegenfinanziert, teilt das BMDV mit.

Ansturm auf das EMK-Programm

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die Bewilligungsbehörde für die Förderprogramme Umwelt und Sicherheit sowie Trailer, hatte die Portale ab Montag, 9 Uhr, wieder freigeschaltet. Der Ansturm ließ nicht auf sich warten: „Das Antragsportal für die Antragstellung im Förderprogramm Energimindernde Komponenten wurde aufgrund der großen Nachfrage bereits nach drei Stunden wieder geschlossen“, teilt das BALM auf Anfrage von trans aktuell mit.

Laut einem Sprecher wurde das Antragsportal für das Förderprogramm Umwelt und Sicherheit noch am selben Tag um Mitternacht geschlossen. Bei der Förderung gilt das Prioritätsprinzip (Windhundverfahren): Förderanträge werden in der Reihenfolge ihres vollständigen und bescheidungsreifen Eingangs bearbeitet. Für den Zeitpunkt der Antragstellung und die Reihung der Anträge ist das Eingangsdatum des Antrags maßgeblich.

Während beide Programme also schon wieder für Förderanträge geschlossen sind, hat der Projektträger Jülich als Bewilligungsbehörde für die Förderung von nicht-öffentlicher Schnellladeinfrastruktur für KMU und Großunternehmen zwar von einer neuerlichen Aufstockung des bis ursprünglich bis 30. November 2023 befristeten Programms erfahren. Wie eine Sprecherin gegenüber trans aktuell sagte, gab es aber vom BMDV bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch kein offizielles Go für eine zweite Runde mit dem Projektträger. Hier sind also, nach einer erfolgten Freischaltung des Angebots, noch Anträge möglich.

Die Entlastung der Branche hatte der Bundesverkehrsminister nach einer Reihe von Protesten nach dem Jahreswechsel angekündigt. Dabei hatten sich die Spediteure den Protesten der Landwirtschaftsverbände angeschlossen und gegen die CO₂-Doppelbelastung (Mauterhöhung und CO₂-Steuer für Kraftstoffe) protestiert. Nach einer Großkundgebung in Berlin hatten die Verbände und das BMDV eine Expertenkommission vereinbart, um nach Lösungen für die Branchenunternehmen zu suchen. Bei der erstmaligen Tagung der Kommission Straßengüterverkehr Ende April stellte Wissing dann schon das Sofortprogramm vor.

„Die Logistikbranche sichert nicht nur die tägliche Versorgung unseres Landes, sie ist auch die Grundlage für Wirtschaftswachstum und Wohlstand in unserem Land. Deswegen wollen wir die Branche trotz angespannter Haushaltslage entlasten und verlässliche Rahmenbedingungen auf dem Weg zur Klimaneutralität schaffen“, zitiert das BMDV Wissing.

Weiteres Maßnahmenpapier folgt

Bis Juli 2024 will die neue Kommission, der auch elf Vertreterinnen und Vertreter von Logistik- und Branchenverbänden angehören, ein gemeinsames Maßnahmenpapier ausarbeiten.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), sagt zum ersten Ergebnis der Expertenkommission: „Auf diese Unterstützung hat die Transportbranche seit langem gewartet! Der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing setzt mit den zusätzlichen Investitionen für die zentralen Förderprogramme der Branche ein wichtiges Zeichen zur Entlastung des mittelständischen Transportgewerbes.“

Der BGL hatte sich bei den Protesten für eine Erhöhung der Fördersumme für das ehemalige de-minimis-Programm ausgesprochen. „Das ist ein riesiger Erfolg unserer Verbandsarbeit und ein wichtiges Zeichen in der Branche zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Transportgewerbes“, sagt Engelhardt.

Laut Engelhardt darf es aber nicht bei den genannten Maßnahmen bleiben: „Wir brauchen dringend hinreichend grünen Strom sowie einen Ausbau der Netzkapazitäten durch das Bundeswirtschaftsministerium“, fordert Minister Dr. Robert Habeck. Denn klar ist, ohne grünen Strom keine klimafreundlichen e-Lkw und ohne diese kein erfolgreicher Klimaschutz im Verkehrssektor. Eine weitere große Aufgabe für die Kommission Straßengüterverkehr werde zudem der Abbau der überbordenden Bürokratie für den Mittelstand sein, die derzeit so hoch wie nie sei. Deshalb habe der BGL der Kommission Straßengüterverkehr sechs zentrale Sofortmaßnahmen vorgeschlagen, die möglichst schnell bis zum Sommer umgesetzt werden müssten.

Verbände fordern Bürokratieabbau

Auch Axel Plaß, Präsident des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSL), war im Januar bei der großen Protestkundgebung vor dem Brandenburger Tor zugegen und begrüßt vor allem die Aufstockung der Bundesfördermittel für die Errichtung von Ladeinfrastrukturen. „Höhere Fördermittel lösen aber nicht die fest angezogenen Bürokratiebremsen bei der Beantragung öffentlicher Mittel, die auch an dem Problem fehlender initialer Stromnetze und unterschiedlich agierender Stromnetzbetreiber hängen“, so Plaß gegenüber trans aktuell. Sein Appell: „Jede bürokratische Entlastungsmaßnahme, angefangen bei der Anerkennung von Qualifikation von Drittstaatenverfahren über das Lieferkettengesetz bis hin zu vereinfachten EUST-Verfahren, kann der Wirtschaft helfen.“

Mit einer Unternehmerdelegation war im Januar in Berlin auch der Landesverband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg zugegen und unterstützte die Forderungen nach Entlastung. Für VSL-Präsident Dr. Micha Lege kann die beschlossene Förderung nur der Anfang sein; die Aufteilung auf unterschiedliche Förderprogramme wurde mit den Verbänden diskutiert und ergebe sich aus der erwarteten höchsten Hebelwirkung.

„Die im Dezember umgesetzte Mauterhöhung spült 7,6 Milliarden Euro jährlich zusätzlich in die Kassen des Bundes. Der drastische Aufschlag trifft die Branche inmitten der Rezession“, sagt Lege. „Die Unternehmen stehen zusätzlich vor der Mammutaufgabe, die Transformation zu einer klimaneutralen Logistik zu bewältigen. Gerade in der Anfangsphase braucht es eine substanzielle Entlastung, um die erforderlichen Investitionen in Elektro-Lkw und Ladeinfrastruktur zu stemmen. Das milliarden schwere Ks-NI-Förderprogramm fiel dem Rotstift zum Opfer, was wir sehr bedauern. Das Sofortprogramm ist eher ein Tropfen auf den heißen Stein.“

VSL-Geschäftsführer Andrea Marongiu kommentiert den weiteren Fokus auf den geplanten Bürokratieabbau so: „Bei der Frage nach Schwächen und Hemmnissen des Standorts Deutschland zählt die Bürokratie bei unseren Unternehmen zu den Top-3-Punkten, die sie am meisten beeinträchtigen. Es braucht wirksame und dauerhafte Mechanismen gegen einen unnötigen Verwaltungsaufwand. Manchmal hat man den Eindruck, dass neue Bürokratie sofort im Anmarsch ist, kaum, dass man alte Bürokratie ein Stück weit abgebaut hat“, sagt Marongiu.

Es komme nun darauf an, konkrete Auflagen aus der Verwaltung zu finden, die mittelständische Unternehmen besonders lähmen oder Ressourcen binden. „Das Thema Bürokratieabbau liegt auf Landesebene auch an der Entlastungsallianz für Baden-Württemberg unter Federführung des Staatsministeriums mit und haben dort schon konkrete Ideen eingebracht“, berichtet der VSL-Geschäftsführer.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Adobe Stock - maksym, Piotr Banczerowski/BGL, Regina Sablotny/DSL, Andreas Dalferth, Thomas Küppers



„Das ist ein riesiger Erfolg unserer Verbandsarbeit und ein wichtiges Zeichen in die Branche zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Transportgewerbes“

PROF. DR. DIRK ENGELHARDT,
VORSTANDSPRECHER,
BUNDESVERBAND
GÜTERKRAFTVERKEHR
LOGISTIK UND ENTSORGUNG
(BGL)



„Höhere Fördermittel lösen aber nicht die fest angezogenen Bürokratiebremsen bei der Beantragung öffentlicher Mittel“

AXEL PLASS, PRÄSIDENT,
BUNDESVERBAND
SPEDITION UND LOGISTIK
(DSL)



„Das Sofortprogramm ist eher ein Tropfen auf den heißen Stein“

DR. MICHA LEGE,
PRÄSIDENT DES
LANDESVERBANDS
SPEDITION UND LOGISTIK
(VSL)
BADEN-WÜRTTEMBERG

DIE FÖRDERSUMMEN DES SOFORTPROGRAMMS

- 60 Millionen Euro zusätzlich für das Mautharmonisierungsprogramms Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis)
- 60 Millionen Euro für das Förderprogramm „Energimindernde Komponenten“ (EMK), etwa Klimafreundliche Trailer
- 150 Millionen Euro für einen 2. Förderaufruf „Gewerbliches Schnellladen“



„Das Sofortprogramm ist eher ein Tropfen auf den heißen Stein“

DR. MICHA LEGE,
PRÄSIDENT DES
LANDESVERBANDS
SPEDITION UND LOGISTIK
(VSL)
BADEN-WÜRTTEMBERG

Branchenprotest in Berlin



STARTSEITE

Protest zahlt sich (doch) aus



Foto: Ilona Jüngst

Sattelzugmaschinen im Protestzug auf der Straße des 17. Juni in Berlin – für viele war der Anblick im Januar ein Novum. Die Forderung auf der Sprecherbühne vor dem Brandenburger Tor, unter Beisein von Finanzminister Christian Lindner (FDP): eine Entlastung der Logistikbranche beim Thema CO₂-Maut und -Steuern sowie mehr Geld für die de-minimis-Förderung.

Jetzt also hat Lindners Partei- und Regierungskollege Dr. Volker Wissing geliefert. Der Bundesverkehrsminister hat wenigstens für drei Förderprogramme die klammen Kassen geöffnet. Eine positive Nachricht für die Branche, wenngleich die Unternehmen weiter vor großen Investitionen im Rahmen von Nachhaltigkeit und Digitalisierung stehen.

Die Proteste haben aber gezeigt, dass die Welt nicht untergeht, wenn die Branche ihren Standpunkt auch mal vehementer äußert. Wenn die Unternehmen jetzt durch den Ruf nach Bürokratieabbau wieder mehr Zeit und Personalkapazität erlangen können, könnten sie sich eben diesen Herausforderungen im Rahmen der Transformation stellen. Es lohnt sich, standhaft zu bleiben.



Ilona Jüngst
Chefredakteurin

Ein langer Weg zu H2

Bundesrat-Entscheidung ermöglicht Wasserstoff-Kernnetz für den Transport von H2 – für den Ausbau werden jetzt Investoren gesucht



Der Weg zu Wasserstoff zum allgemeinen Energieträger ist noch lang, ebenso als Sekundärenergieträger für den Verkehrsbereich. In diese Richtung geht auch das Zwischenfazit des Energieversorgers E.On in seiner 4. H2-Bilanz. Das fängt schon bei den Produktionskapazitäten an: Demnach ist die Wasserstoff-Erzeugungsleistung von 8,7 Gigawatt im August 2023 auf 10,1 Gigawatt im Februar 2024 gestiegen. Damit habe sich der Aufwärtstrend der Planungen etwas verstärkt, bleibe aber erst einmal Theorie, so die Energieexperten. „Der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland ist auf einem guten Weg – aber nur auf dem Papier“, so die Bilanz, die auf Basis von Daten des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität zu Köln (EWI) beruht.

Immerhin hat der Bundesrat erst jüngst der Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG-Novelle) zugestimmt und damit die Voraussetzungen für die Finanzierung des geplanten, 11.000 Kilometer langen Wasserstoff-Kernnetzes geschaffen. Das soll, so sieht es die nationale Wasserstoffstrategie vor (siehe Kasten), bis 2032 alle großen Wasserstoff-Einspeiser mit allen großen Verbrauchern verbinden.

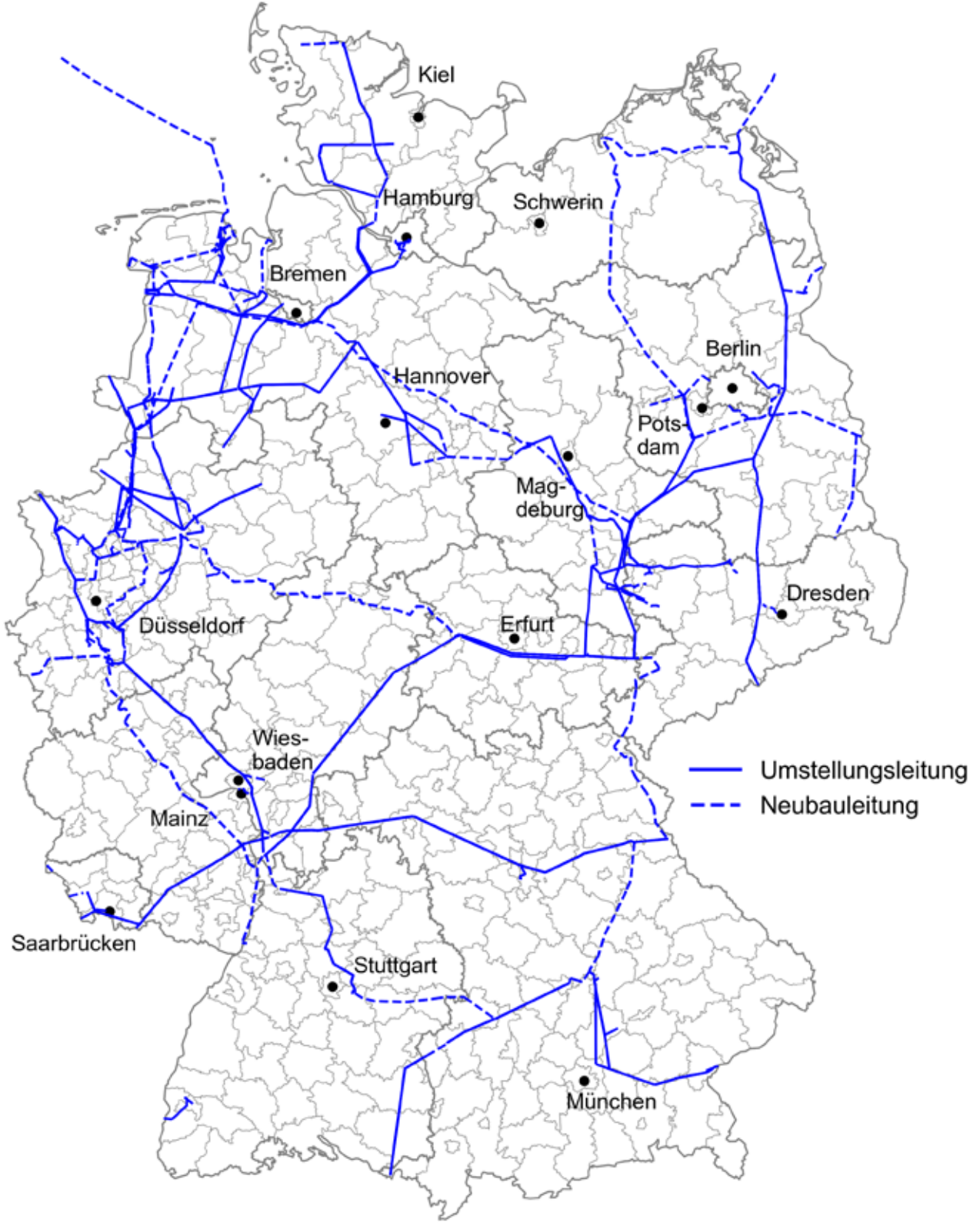
Wasserstoffbeschleunigungsgesetz

Gleichzeitig hat der Bundesrat – wie die E.On-Experten in ihrem Papier es auch vorschlagen – die Bundesregierung aufgefordert, das geplante Wasserstoffbeschleunigungsgesetz und die dafür erforderlichen genehmigungsrechtlichen Erleichterungen zeitnah auf den Weg zu bringen. Das Gesetz sieht vor, dass Wasserstoffvorhaben im überragenden öffentlichen Interesse liegen, und beinhaltet daher eine Vielzahl von Regelungen, die in Genehmigungsverfahren Vereinfachungen und Beschleunigungen bewirken werden. Nach Ansicht des Bundesrates ist dies für die schnellstmögliche Errichtung des Wasserstoff-Kernnetzes mit dem damit verbundenen Markthochlauf zum Erreichen der Klimaziele dringend geboten.

10 Gigawatt

ELEKTROLYSE-KAPAZITÄT WILL DER BUND BIS 2030 AUFBAUEN. DAS WÜRD VORAUSSICHTLICH 30 BIS 50 PROZENT DES DEUTSCHEN WASSERSTOFFBEDARFS DECKEN

GEPLANTES WASSERSTOFF-KERNNETZ BIS 2032



Quelle: FNB Gas

Die Zustimmung zur EnWG-Novelle jedenfalls schafft laut der Vereinigung der Fernleitungsnetzbetreiber Gas (FNB Gas) Klarheit über den finanziellen Rahmen, jetzt können demnach die Gespräche mit Investoren und Kapitalgebern intensiviert werden. Dabei werde sich herausstellen, ob sich die Rahmenbedingungen für Investoren in der Praxis als kapitalmarktfähig und damit attraktiv für ein finanzielles Engagement erweisen; von zentraler Bedeutung für die Bewertung der Kapitalmarktfähigkeit sei die Ausgewogenheit von Chancen und Risiken.

Wenn die Genehmigung durch die Bundesnetzagentur vorliege, könne dann noch in diesem Jahr mit dem Aufbau des Kernnetzes begonnen werden. „Es löst das so genannte Henne-Ei-Problem und schafft eine Basis für den Wasserstoffmarkt entwickeln kann“, so die Vereinigung.

Laut der Unternehmer ist damit der Startschuss für die Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland mit Fokus auf der Transportebene gegeben. Es bildet auf der ersten Stufe das Grundgerüst für den Aufbau der Wasserstoff-Infrastruktur in Deutschland. Dieses Grundgerüst werde zukünftig mittels einer integrierten Netzentwicklungsplanung Gas und Wasserstoff auf zweiter Stufe in ein flächenversorgendes Netz weiterentwickelt werden.

Allerdings: Im Szenario, das dem Kernnetz zugrunde liegt, sind demnach primär Industriesektoren berücksichtigt, die sich ohne Wasserstoff nur schwer dekarbonisieren lassen, etwa die Stahl- und Chemieproduktion.

Verkehrssektor nicht berücksichtigt

„Der Verkehrssektor wurde im Rahmen des Kernnetz Szenarios nicht berücksichtigt“, so heißt es auf Anfrage von trans aktuell. Nichtberücksichtigte Sektoren haben aber über die bedarfsbasierte zweite Stufe die Möglichkeit, sich in den Netzentwicklungsplanungsprozess einzubringen.

Die Autoren der 4. H2-Bilanz von E.ON betonen jedenfalls in ihrem Bericht, dass wirklich alle geplanten Projekte zur Wasserstoffherstellung realisiert werden müssen, um das Ziel der Elektrolyseleistung von 10 Gigawatt in Deutschland zu installieren. Von 88 angekündigten Projekten liegen demnach nur für 16 Projekte mit einer geplanten Erzeugungsleistung von insgesamt 0,3 Gigawatt eine finale Investitionsentscheidung vor – und damit für nur rund drei Prozent der angekündigten Elektrolysekapazität.

Die Hemmnisse für Investitionsentscheidungen sehen die Autoren etwa in den strengen Auflagen sowie den verspäteten Förderzusagen, und in den nach wie vor bestehenden Unsicherheiten im Hinblick auf die Zertifizierung und Anrechnung von erneuerbarem Wasserstoff.

Um den Wasserstoffhochlauf zu beschleunigen, müssten aus Sicht von E.ON zudem alle Optionen ausgeschöpft werden, etwa auch die staatliche Förderung systemdienlicher Elektrolyseure. An geeigneten Stellen eingesetzt, können diese Elektrolyseure Stromspitzen etwa von Windenergieanlagen erzeugen, und damit das Stromnetz zu entlasten.

NATIONALE WASSERSTOFFSTRATEGIE

Im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie und deren Fortschreibung gibt es folgende Handlungsfelder:

- Beschleunigter Markthochlauf von Wasserstoff, seinen Derivaten und Wasserstoffanwendungstechnologien.
- Ausreichende Verfügbarkeit von Wasserstoff: Bis 2030 will die Bundesregierung zehn Gigawatt Elektrolysekapazität aufbauen. Das reicht voraussichtlich aus, um 30 bis 50 Prozent des deutschen Wasserstoffbedarfs zu decken. Dazu laufen Wasserstoff-Leitprojekte wie H2Giga zur Serienfertigung von Elektrolyseuren und H2Mare, bei dem Technologien zur Herstellung von Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukten auf hoher See entwickelt werden. Zudem soll Wasserstoff in großen Mengen im Rahmen von Wasserstoff-Partnerschaften importiert werden, etwa aus Australien, Kanada, den USA und Neuseeland.
- H2-Infrastruktur: Wasserstoff soll in ausreichendem Maße dort zur Verfügung stehen, wo er gebraucht wird. Geplant ist ein über 11.000 Kilometer langes Wasserstoff-Kernnetz, das bis 2032 alle großen Wasserstoff-Einspeiser mit allen großen Verbrauchern verbindet. Zudem soll das Wasserstoff-Tankstellennetz umfangreich ausgebaut werden.
- Etablierung von H2-Anwendungen: Zahlreiche Projekte sollen die Umstellung auf Wasserstoff vorantreiben, etwa in der Stahl- und Chemieproduktion, oder für schwere Nutzfahrzeuge im Bereich Verkehr. Dort fördert das Bundesforschungsministerium die Produktion von eFuels aus Luft und Strom im Rahmen des Wasserstoff-Leitprojekts H2Mare und des Kopernikus-Projekts P2X.
- Geeignete Rahmenbedingungen: Planungs- und Genehmigungsverfahren sollen beschleunigt werden.
- Deutschland soll bis 2030 Leitanbieter für Wasserstofftechnologien werden.

**Charles Cambournac,
Geschäftsführer Hyundai
Hydrogen Mobility Germany,
zur aktuellen Lage**

Dekra wächst um acht Prozent

Erfolgreiches Geschäftsjahr 2023 für Dekra – weltweiter Umsatz von 4,1 Milliarden Euro – Fokusbereiche zweistellig gewachsen



Der weltweite Umsatz der Prüforganisation Dekra ist im vergangenen Jahr um acht Prozent auf 4,1 Milliarden Euro gestiegen. 2022 lag der Umsatz noch bei 3,8 Milliarden Euro. „Wir sind stärker gewachsen als geplant“, sagte der Dekra-Vorstandsvorsitzende Stan Zurkiewicz bei der virtuellen Jahrespressekonferenz.

Demnach hat Dekra im Jahr 2023 seine Geschäftsentwicklung erneut verbessert – trotz eines wirtschaftlich und geopolitisch angespannten Umfeldes. „Alle sechs Regionen und alle Geschäftsfelder haben zu unserem starken Wachstum und unserem Umsatz-Allzeithoch beigetragen“, so Zurkiewicz. Das Ergebnis erhöhte sich auf ein bereinigtes EBITDA von 455,5 Millionen Euro (plus 7,8 Prozent gegenüber 2022) und ein bereinigtes EBIT von 255,3 Millionen Euro (plus 12,8 Prozent gegenüber 2022).

Zurkiewicz ging vor allem auf die sogenannten Fokusbereiche Mobilität der Zukunft, Cybersicherheit, Nachhaltigkeit und Künstliche Intelligenz (KI) ein, die Teil der „Strategie 2025“ sind. Bis zum Jahr 2025, dem 100-jährigen Jubiläum der Stuttgarter Prüforganisation, will Dekra der führende Anbieter für Dienstleistungen im TIC-Bereich (Testing, Inspection, Certification) in den vier Fokusbereichen sein und gleichzeitig Weltmarktführer in der Fahrzeugprüfung, dem Kerngeschäft, bleiben. 31,6 Millionen Fahrzeugprüfungen führte Dekra im vergangenen Jahr durch.

Investitionen ins Personal

Die Dekra-Mitarbeitenden weltweit tragen laut Chief Financial Officer (CFO) Wolfgang Linsenmaier dazu bei, die Welt sicherer und nachhaltiger zu machen. Daher investierte Dekra 2023 in das Personal, die Stammbesellschaft wuchs um rund 1.400 Personen. Linsenmaier widersprach der Annahme, dass mit den Unternehmenszielen Verschlankung und höhere Produktivität auch ein Stellenabbau einhergehe.

In allen vier Fokusbereichen ist Dekra 2023 nach eigenen Angaben zweistellig gewachsen und hat insgesamt 143,5 Millionen Euro investiert – laut Linsenmaier eine Rekordsumme. „Unsere Investitionen waren grundlegend für die erfolgreiche Einführung neuer Dienste in Zukunftstechnologien“, sagte Zurkiewicz. „Im Jahr 2024 werden wir unsere Investitionen ebenfalls erhöhen, um unser Dienstleistungsportfolio noch weiter auszubauen.“

Im Bereich Nachhaltigkeit bietet Dekra mittlerweile mehr als 500 Dienstleistungen an, darunter Schulungen für den Umgang mit Wasserstoff oder die Inspektion von Wasserstoff-Pipelines. „Dekra ist heute eine der ersten Organisationen, die für die umfassende Prüfung von Wasserstoff akkreditiert ist“, sagte Zurkiewicz. „Und wir erwarten, eines der ersten von der EU-Kommission anerkannten TIC-Unternehmen zu werden, die grünen Wasserstoff zertifizieren.“ Wasserstoff bildet einen Schwerpunkt bei den Nachhaltigkeits-Dienstleistungen, die bis 2025 einen Umsatzanteil von 40 Prozent ausmachen sollen.

31,6 Millionen

FAHRZEUG-
PRÜFUNGEN
FÜHRTE DEKRA
2023 DURCH



„Wir sind stärker gewachsen als geplant“

STAN ZURKIEWICZ,
CEO DEKRA

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 eleganten 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/f-max-select



Sharing the load

Ein weiterer Schwerpunkt im Bereich Nachhaltigkeit: Dekra unterstützt Unternehmen im Hinblick auf die wachsende Zahl komplexer regulatorischer Rahmenbedingungen, wie der CSDD-Richtlinie (Corporate Sustainability Due Diligence). Die Dekra-Mitarbeitenden sorgen für Durchblick bei den vielen Regularien und entwickeln passende ESG-Strategien.

Mobilität der Zukunft wächst

Der Geschäftsbereich Mobilität der Zukunft soll bis 2025 im Vergleich zu 2022 um etwa 200 Prozent wachsen. Zu diesem Bereich zählt das automatisierte und vernetzte Fahren. Dekra bietet Testszenarien für Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen an, die mit Hilfe digitaler Zwillinge die reale Welt mit der digitalen Welt abgleichen.

Zurkiewicz beobachtet eine wachsende Nachfrage nach Fachpersonal, das unabhängig und gründlich die Einhaltung von Standards beim automatisierten und vernetzten Fahren prüft. „Dekra kann diese Anforderungen erfüllen.“ Darum wolle der Konzern in diesem Bereich Weltmarktführer werden.

Cybersicherheit und KI

Im Bereich Cybersicherheit, in dem Dekra seit sieben Jahren aktiv ist, hat sich die Zahl der Mitarbeitenden 2023 verdoppelt und der Umsatz verdreifacht. Dekra stellt Schwachstellen in Produkten laut Zurkiewicz bereits in der Entwicklungsphase fest und definiert verlässliche Testszenarien.

Das betrifft mittlerweile viele KI-Anwendungen. 2023 führte der Prüfkonzern Schulungs- und -Prüfdienstleistungen für den Bereich KI ein, die sich auf risikoreiche Anwendungen konzentrieren, wie sie in Flugzeugen, Fahrzeugen, medizinischen Geräten und anderen Produkten vorkommen und die unter die Sicherheitsvorschriften der EU fallen. Bis 2025 plant Dekra den Umsatz mit KI zu verfünffachen und den mit Cybersicherheit mehr als zu verdoppeln.

Aufgrund geopolitischer und wirtschaftlicher Krisen erwartet Dekra für 2024 weiterhin ein verhaltenes globales Wachstum. Dennoch lief der Jahresbeginn mit einem Umsatzplus von 2,5 Prozent im Vergleich zum ersten Quartal 2023 zufriedenstellend. Für das Geschäftsjahr 2024 wird mit einem Umsatzanstieg im mittleren einstelligen Prozentbereich gerechnet. Zudem erwartet Dekra eine weitere Steigerung des EBIT – und plant sogar schon über 2025 hinaus. In der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts will der Konzern eine Marge in der Größenordnung von acht bis neun Prozent erreichen.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Dekra

DEKRA UNTERSTÜTZT BEIM EINSATZ VON WASSERSTOFF

- Wichtiger Schwerpunkt im Fokusbereich Nachhaltigkeit.
- Dekra ist Partner des Wasserstoff-Lkw-Vermieters Hylane. Hilft unter anderem bei der Auslieferung der Fahrzeuge, führt Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung durch und erstellt bei Bedarf Zustandsberichte und Gutachten. Unterweist Fahrpersonal und Werkstattmitarbeitende im Umgang mit Wasserstoff.
- Wasserstoff-Tankstellen: Von der Organisation Clean Energy Partnership (CEP) ist Dekra autorisiert, selbstständig Betankungsanlagen für Wasserstoff nach ISO 19880-1c zu prüfen und zu zertifizieren.



Der Dekra-Vorstand präsentierte die Jahresbilanz 2023. Von links: CEO Stan Zurkiewicz, CDO Petra Finke, COO Peter Laursen und CFO Wolfgang Linsenmaier.

 **STARTSEITE**

Immer Atmungsmenge für die massiven Schwankungen

trans aktuell-Symposium bei BTK in Raubling – so geht effizienter Ladungsverkehr: **Drittmix, Diversifizierung und ein Zusammenlegen aller Daten**



Es war ein Symposium, das zahlreiche Spediteure mobilisierte: Rund 60 Teilnehmer diskutierten bei BTK in Raubling über den „Ladungsverkehr im Spannungsfeld zwischen Kapazität und Wirtschaftlichkeit“.

Ilona Jüngst, Chefredakteurin von trans aktuell, erklärte zu Beginn, die Pandemie habe bei einigen Kunden zu einem Umdenken geführt. Aufgrund des starken Nachfragerüberhangs konnten die Spediteure ihre Kapazitäten ausbauen und auch Preissteigerungen am Markt durchsetzen. Gemeinsam mit Ralf Lanzinger, Redakteur von trans aktuell, führte sie durchs Programm.

Der Geschäftsführer von BTK, Josef Heiß, erklärte, das Unternehmen BTK sei seit 2014 stark gewachsen – von 42 Millionen Euro Umsatz auf etwa 100 Millionen Euro im Jahr 2022. Und auch räumlich hat sich BTK verbessert. So konnte im Juli 2023 das neue Betriebsgebäude am Standort Raubling bezogen werden, in dem auch das Symposium stattfand.

Schwankungen an der Tagesordnung

Insbesondere in der Transportlogistik sind Sendungsschwankungen an der Tagesordnung, sagte Heiß, und erklärte zugleich: „Eine ideale Welt mit planbaren Transportrelationen und Rückladungen für die optimale Routenplanung wird es nicht geben.“

Anhand des Timocom-Transportbarometer konnten die Teilnehmer nachverfolgen, wie die Nachfrage nach Laderaum im Frühjahr 2020 wegen Corona plötzlich stark abfiel. Allerdings folgte in den Jahren 2021 und 2022 ein massiver Anstieg des Laderaumbedarfs. Momentan hat es die Transport- und Logistikbranche mit einem konjunkturellen Nachfrageeinbruch zu tun. Dies führt zu einem Nachfrageeinbruch, verbunden mit einem Preisverfall bei steigenden Betriebskosten.

Niedriges Laderaumangebot

Mit Blick auf die Zukunft erklärte Heiß, ein weiter zunehmender Fahrermangel, ein niedriges Laderaumangebot sowie anhaltende Marktschwankungen seien reelle Aussichten.

Doch wie mit den Schwankungen umgehen? Als Lösung empfahl Heiß einen Mix aus eigenen und fremden Kapazitäten. Das bedeutet für den Fuhrpark einen „Drittmix“: Ein Drittel der Transporte werden mit eigenem Fuhrpark erledigt. „Das ist der Grundstock, die Feuerwehr im Hintergrund“, führte Heiß aus. Weitere Bestandteile des Drittmixes sind fest angebundene Transportunternehmen. Mit diesen gibt es Vereinbarungen über mindestens ein Jahr, und die Telematiksysteme sind komplett an das System von BTK angebunden. Ebenso setzt BTK im Rahmen eines weiteren Drittels Subunternehmer ein. „Das ist unsere Atmungsmenge“. Mit einigen dieser Subunternehmen arbeitet BTK seit etwa 30 Jahren zusammen.



Voraussetzung für dieses Vorgehen sind Mitarbeiter, die einerseits den eigenen Fuhrpark managen können, andererseits aber auch Ladungen verkaufen, erklärte Heiß. Zudem braucht es dafür hochgradig digitale und automatisierte Prozesse. Durch die Einführung eines neuen TMS hat BTK bereits im Jahr 2018 alle Vorgänge auf Papier in der Disposition eliminiert. Das heißt, sämtliche Prozesse von der Auftragserrichtung bis zur Abrechnung sind durchdigitalisiert. Eine wichtige Rolle spielt hierbei die Technologieplattform Neocargo. Zudem erwähnte Heiß das Netzwerk Elvis Cross Load Network. Dieses ermöglicht es, Leerfahrten zu vermeiden. Bei aller Digitalisierung zeigt sich Heiß doch überzeugt: „Am Ende steht immer noch der Mensch, konkret: der Disponent.“ Wenn aufwändige Arbeiten wie beispielsweise das Buchen von Zeitfenstern automatisiert sind, kann sich der Disponent als „Trouble-Manager“ betätigen und um die relevanten Aufgaben kümmern.

Automatisch gesteuerter Fuhrpark

Bernd Reining, Fuhrparkleiter der Logistikunternehmens Duvenbeck, brachte eine weitere Praxisbeispiele ein. Die Banken- und Wirtschaftskrise 2008/2009 und die Folgen seien für ihn Schlüsselerlebnisse gewesen, berichtete er. Die meisten Automobilwerke standen damals still. Diese Situation führte bei Duvenbeck zu neuen Denkansätzen. Heraus gekommen ist dabei eine automatische Steuerung des Fuhrparks. Das heißt konkret: eine Standardisierung des Equipments, der Abläufe sowie eine Zusammenlegung aller relevanten Daten. Dies betrifft sämtliche verfügbaren Daten aus der Disposition, zur Reifennutzung sowie den Fahrzeugen. Als Ziel formulierte er, dass eine momentan noch halb- und künftig vollständig autonome Disposition mit dem Fuhrpark- und Werkstattbereich zusammenwirkt. „Das Fahrzeug steuert sich mit den vorhandenen Daten selbst in die Werkstatt. Wir versuchen, diese Denkweise jeden Tag ein bisschen mehr umzusetzen, um mithilfe von KI die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, die Kapazitäten besser planen zu können und auch Ausfallzeiten zu verhindern“, betonte Reining. Diese Denkweise helfe auch, das Image von Logistikbetreibern zu verbessern. „Viele Studenten sagen oft, bei Euch habe ich mehr mit Digitalisierungen zu tun als mit Lkw und Straße“, sagte Reining. Zudem ist mit dieser Automatisierung auch eine Dekarbonisierung verbunden, da weniger Diesel verbraucht werde und auch der Reifenverschleiß sinke. Wo der Kunde es mitträgt, setzt Duvenbeck außerdem HVO-Fahrzeuge ein.



Wichtig für ein Unternehmen sei auch die Entwicklung eines Unique Selling Proposition (USP) bei der Firmenkultur, also eines Alleinstellungsmerkmals, so Reining. Denn: „Von links nach rechts kann jeder, man ist schnell austauschbar.“ Dazu gehört demnach auch, dass Duvenbeck momentan eine Abteilung „Forschung und Entwicklung“ neu aufbaue.

Fokke Fels, Vorstandsvorsitzender des Dienstleisters L.I.T. aus Brake, richtete den Fokus anschließend auf die Kapazitätsplanung. Hierbei kann sich Fels auch auf seine Erfahrungen verlassen: „Krisen erkennen und rechtzeitig zu handeln“, ist für einen Unternehmer wichtig, sagte Fels. Nach der Banken- und Wirtschaftskrise 2008/2009 habe L.I.T. etwa auf Kundendiversifizierung gesetzt, um das „Klumpenrisiko“ zu eliminieren.

Beim Thema Frachtkapazität setze L.I.T. mittlerweile auf die Ratio 35,35 und 30; also 30 Prozent eigene Fahrzeuge, in etwa die gleiche Anzahl an fest für L.I.T. fahrenden Unternehmen und ein Drittel der Kapazitäten von Anbietern, die vom freien Markt kommen. „So können wir Qualität und Sicherheit hochhalten“, sagt Fels.

Zwischenkonjunkturen nutzen

Was L.I.T. im Sinne einer Krisenprävention weitergeholfen habe, waren demnach die Firmenkrisen der vergangenen Jahre, die eine breitere Aufstellung und Vorteile durch Zwischenkonjunkturen ermöglichten. Bei einem standardisierten Fuhrpark mit Regasattel bietet sich zudem die Möglichkeit, Ressourcen auch mal untereinander zu verschieben.

Vorteilhaft sind laut Fels mehr Transparenz durch ein einheitliches TMS-System und die Internationalisierung, weil Geschäfte im Ausland zuweilen das Minus in Deutschland nivellieren.

Unpopulär, aber dennoch auch wirksam, sei es, Kapazitäten stillzulegen. Wenn dies notwendig sei, schlägt Fels das im Rahmen des üblichen Austausches in der Flotte vor: „Wir nehmen neue Fahrzeuge dann nur in der Reihenfolge ab, die wir vorgeben – daran müssen sich die OEM halten.“ Bei feststehenden Unternehmen könnten wiederum gestaffelte Vertragslaufzeiten helfen, so dass in schwierigen Zeiten auch einmal einzelne Verträge auslaufen können.

Drei Handlungsfelder identifiziert

Die politische Sicht auf den Güterverkehr brachte Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des Landesverbands Bayerischer Spediteure (LBS), ein und stellte das Güterverkehrskonzept Bayern vor. Dieses hat Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter Anfang dieses Jahres in Berlin vorgestellt. Darin identifiziert Bernreiter drei Handlungsfelder: Netz und Verflechtung, neue Technologien sowie Qualifizierung und Nachwuchsgewinnung. Demnach müssen alle vier Verkehrsträger – also Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße – ein engmaschiges Netz bilden. Für den Wechsel zwischen den Verkehrsträgern brauche es noch mehr Terminals für den Kombinierten Verkehrs, Railports, Gleisanschlüsse und öffentliche Ladestellen. Eine digitale Verknüpfung der Transporter ermögele zudem eine einfachere Übergabe von Waren und Daten innerhalb der Transportkette.

Der Freistaat Bayern wolle daher die Erarbeitung eines Datenmodells in Modellkommunen fördern, zitierte Lehmann aus dem Konzept. Dessen Ziel ist es zudem, dass genügend Fachkräfte zur Verfügung stehen, die durch Aus- und Weiterbildung für die Veränderungen im Güterverkehr gut gerüstet sind. Dazu müsse es eine entsprechende Imagekampagne geben. Hierzu wird der vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) betreute Runde Tisch zur Gewinnung von Fachkräften inklusive einer Imagekampagne für Fahrer aufrechterhalten. An Lehmann gerichtet erklärte Georg Dettendorfer, Geschäftsführer der Joahn Dettendorfer Spedition Ferntrans, diese Ideen und Vorschläge seien teilweise schon 20 Jahre alt und hätten schon längst umgesetzt werden können. Lehmann bestätigte dies und erklärte, bei den politisch verantwortlichen Stellen weiterhin auf eine Umsetzung zu drängen und „unbequem“ zu bleiben.

Text: Ralf Lanzinger, Ilona Jüngst | Fotos: Thomas Küppers

DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



Verband Wirtschaftlichkeit und Logistik Nordhein-Württemberg e.V.

Interessante Einblicke in die Betriebsabläufe erhielten die Teilnehmer mittags beim Rundgang durch den 2023 neu bezogenen Standort.



Interessante Einblicke in die Betriebsabläufe erhielten die Teilnehmer mittags beim Rundgang durch den 2023 neu bezogenen Standort.



Interessante Einblicke in die Betriebsabläufe erhielten die Teilnehmer mittags beim Rundgang durch den 2023 neu bezogenen Standort.



Interessante Einblicke in die Betriebsabläufe erhielten die Teilnehmer mittags beim Rundgang durch den 2023 neu bezogenen Standort.



Josef Heiß, Geschäftsführer von BTK.



Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des Landesverbands Bayerischer Spediteure LBS.



Bernd Reining, Fuhrparkleiter bei Duvenbeck in Bocholt.



Fokke Fels, Vorsitzender des Vorstands bei L.I.T. in Brake.

Leerfahrten vermindern und Geld sparen

trans aktuell-Symposium Ladungsverkehr bei BTK – Digitalisierung und Kollaboration für die Dispo der Zukunft



Um die Kapazitätsschwankungen besser mitgehen zu können, nutzen Branchenunternehmen entsprechende Lösungen – Systeme zur Digitalisierung etwa, aber auch Ansätze zur Kollaboration mit anderen Anbietern. Über die Anforderungen, aber vor allem auch die Vorteile informierten die Experten im Rahmen des trans aktuell-Symposiums „Ladungsverkehr im Spannungsfeld zwischen Kapazität und Wirtschaftlichkeit“ bei Logistikdienstleister BTK im bayerischen Raubling.

Gastgeber BTK etwa setzt auf mehr Effizienz und Automatisierung, um mit den Kapazitätsschwankungen mithalten zu können, berichtete auf dem trans aktuell-Symposium Speditionsleiter Franz Neuner. Beim Thema Digitalisierung ist das Unternehmen schon gut aufgestellt: Die Dispo ist seit 2018 papierlos, Aufgaben wie Auftragserfassung, Palettenbuchung und Abrechnung sind bereits ausgelagert und automatisiert, so dass die Dispomitarbeiter im Tagesgeschäft entlastet sind.

Ziel ist eine bedarfsgerechte Steuerung: Franz Neuner von BTK.



Effizienzen heben mit dem Flottenmanagementsystem: Florian Modrich von Transics.



Kosteneinsparungen durch Begegnungsverkehr: Jochen Eschborn von Elvis.



Matching von Ladung und Lkw leicht gemacht: Larissa Eger von Neocargo.



Kosten und Aufwand sparen durch E-Learning: Andreas Rinnhof von Spedifort.



Starke Sendungsschwankungen

Eine große Herausforderung für das Unternehmen, das in großem Maße auch im Konsumgüterbereich tätig ist, sind aber die Sendungsschwankungen von bis zu mehr als 60 Prozent von einem Tag auf den anderen. Daraus ergeben sich Herausforderungen wie das manuelle Buchen von Zeitfenstern und weitere manuelle Eingriffe sowie eine insgesamt schwierigere Prozessabwicklung.

Ziel ist laut Neuner, unter den volatilen Voraussetzungen die Parameter Ladung und Kapazität sowie Fahrereinsatz bedarfsgerecht und wirtschaftlich zusammenzubringen – durch die Fokussierung der Dispo auf die Kernprozesse, durch die Automatisierung von Standardprozessen und durch datenbasierte Entscheidungsgrundlagen, die als Basis für die Steuerung der Ressourcen dienen.

Entsprechende Schritte zur digitalen Umsetzung sind laut Neuner schon gemacht – ein kundenspezifisches Tool zur Rampensteuerung etwa, das mit den ETA-Daten der Fahrer arbeitet. Aktuell können die Disponenten so direkt aus dem TMS ein verfügbares Zeitfenster buchen; der Fahrer bekommt das Zeitfenster und die Rampennummer per App auf das Handy zugewiesen, gleichzeitig kann der Kunde mit der Vorkommissionierung beginnen. Ziel ist, basierend auf die ETA-Zeiten und einer automatischen Generierung, eine komplett automatische Buchung und später sogar die Umbuchung von Zeitfenstern.

Oder ein LTL-Planungstool, das eine Entscheidungsgrundlage für die Disponenten bietet und Sendungen nach gewissen Parameter vorschlägt. Den Daten aus dem System werden die Ressourcen – eigene, externe und von der Plattform Neocargo – gegenüber gestellt und dann gemacht. Im nächsten Schritt wird es gerade zum ganzheitlichen Planungstool weiterentwickelt, „um eine Insellösung zu vermeiden“, wie Neuner sagt. Die so gewonnenen Kapazitäten können die Disponenten dann nutzen, um den wichtigen Kontakt zu Kunden und Partnern zu halten.

KI-gestützte Flottenorchestrierung

Die Digitalisierung von und für Nutzfahrzeugen ist auch Kernthema des Technologiekonzerns ZF, der dafür Flottenlösungen unter der Marke Transic anbietet. Laut Florian Modrich, Country Manager DACH, steht beim Thema Flottenlösungen eine Zeitenwende an. Im Fokus sind dabei die passiven Datenströme zwischen den Segmenten Planung, Routing, Disposition und Business Intelligence. Ziel müsse eine aktivere Vernetzung der einzelnen Bereiche, die Übermittlung von Echtzeit-Informationen und damit eine größere Effizienz sein.

Mit seiner KI-gestützte Scalar Orchestration Plattform bietet Transic dies an. Die Technik für die Flottenorchestrierungsplattform hat ZF von dem Schweizer Softwareanbieter Bestmile gekauft und in das eigene System integriert. Das System – für den Güterverkehr sowie für Mobilitätsdienstleister – ermöglicht Forecasts von Anfragen und Auslastung, ein selbstlernendes, KI-basiertes System bietet eine Live- oder eine automatisierte Entscheidungsfindung und sorgt so dafür, dass auch in Echtzeit reagiert werden kann. Wenn also eine kritische Zeitfracht wegen Vollsperrung nicht vorwärts kommt, wird der Disponent über die Fahrzeugdaten der Telematik automatisch informiert, und weitere Schritte wie die Benachrichtigung des Kunden oder Anweisungen an den Fahrer werden vorgenommen.

Im Transportmanagement spielt das System seine Stärke laut Modrich aber vor allem auch in der Orchestrierung verschiedenen Fahrzeuge, Fahrer und Frachten sowie Routen aus und kann somit zur Vermeidung von Leerfahrten beitragen.

Leerfahrt als Ergebniskiller

Leerfahrten und nicht wirtschaftliche Rückladungen sind laut Jochen Eschborn große Probleme im Ladungsverkehr. „Es ist schon ein schwieriges Unterfangen, aktuell mit dem Lkw Geld zu verdienen. Wer dann unter Selbstkosten wieder nach Hause fährt, macht das Ergebnis der ganzen Tour kaputt“, sagte der Vorsitzende des Ladungsverbands Elvis.

Elvis hat daher ein neues Netzwerk mit dem Namen Cross Load gegründet, das laut Eschborn das Thema Begegnungsverkehr systemisch und mit besseren Rahmenbedingungen voranbringen will: Zwei beladene Lkw fahren einen Treffpunkt in der Mitte an, tauschen die Trailer, und fahren jeweils mit der Fracht des anderen wieder in die Heimatregion zurück.

Was sich einfach anhört, hat laut Eschborn eine gewisse Komplexität. Zum einen müssen die Mitglieder bestimmte Voraussetzungen erfüllen: Jedes Depot hat eine tägliche Einspeise- sowie Entsorgungspflicht. Zudem müssen Pooltrailer verwendet werden. Neben Komplettladungen können auch Teilladungen eingebracht werden, aber nur maximal drei für ein Zustellgebiet oder Korridor. Und wenn ein Mitglied zwar einspeist, aber leer zurückfahren muss, erhält das Unternehmen einen Ausgleich aus einem Soli-Topf.

DIE PARTNER

Premium-Partner



The Trailer Company.

Mit freundlicher Unterstützung von



Blick hinter die Kulissen: Die Tour führte die Teilnehmer durch die Logistikhallen und das 2023 neu bezogene Bürogebäude.

Zum anderen braucht es auch feste Regeln für einen Systemverkehr. Das Cross Load-Netzwerk sieht daher eine regional verteilte Struktur von Teilnehmern vor, ein Systemhandbuch und Verträge, eine passende Infrastruktur beziehungsweise Tauschpunkte, ein Trailerpool, ein Tarifmodell und entsprechende Clearinglösungen inklusive Paletten- und Ladungssicherungsmanagement.

Und natürlich eine IT-Lösung – Unterstützung bietet hier eine Kooperation mit dem IT-Anbieter Mansio, der etwa ein System zur Schadedokumentation für den Trailertausch bereitstellt. Und nach der ersten Ausbauphase mit zentralen Wechsellösungen kann über die Lösung von Mansio auch der beste Tauschpunkt zwischen zwei Partnern ausfindig gemacht werden.

Die Vorteile der Zusammenarbeit liegen laut Eschborn auf der Hand: Begegnungsverkehr sind für die Fahrer aufgrund der kürzeren Distanzen attraktiver, der Deckungsbeitrag ist gegenüber Trampelverkehren deutlich höher, es gibt keine Rückladungsversuche mit schlechten Erlösen und lange Strecken sind ohne Pausen möglich, mit einem Fahrzeug können also mehr Aufträge abgewickelt werden.

Ladungssuche unter Partnern

Ein anderes kollaboratives Konzept bietet die Plattform Neocargo an. Unternehmen haben über ihr TMS per standardisierte Schnittstelle zu Neocargo Zugang zu sechs Produkten, und damit die Möglichkeit zum Datenaustausch und zur Zusammenarbeit mit anderen Mittelständlern.

„Unter den Unternehmen sind immer noch viele, die keine Idee von ihrer durchschnittlichen Leerkilometerquote haben“, erklärte Larissa Eger, Co-Gründerin und Vertriebsvorstand. Um Leerfahrten zu vermindern, haben die Plattformmacher die Lösung Neomatch entwickelt. Mittels KI-gestützter Algorithmen können sich die Unternehmen bei der Ladungs- und Auftragsuche besser stellen: Das System sucht nach Matchingmöglichkeiten unter den 11.000 bei Neocargo registrierten Frachtführern und Speditionen. Der Algorithmus merkt sich dabei, wann ein Vorschlag angenommen oder abgelehnt wird, und berücksichtigt dies bei späteren Suchen. Die Anwendung ermöglicht ein KI-Matching von Lkw und Auftrag, von Auftrag und Lkw sowie auch Inhouse von Auftrag und Lkw, etwa bei größeren Unternehmen oder mehreren eigenen Standorten.

Der Vorteile: „Die Sollbruchstelle zwischen Mensch und Telefonie entfällt, weil Maschine mit Maschine kommuniziert und so datenbasiert Matchingvorschläge gesucht werden. Und trotzdem hat der Disponent die letzte Entscheidung, ob die vorgeschlagene Anschluss- oder Rückfahrt angenommen wird“, sagte Eger bei der Veranstaltung. „Und das ganze in einem einheitlichen Prozess, unter Angabe etwa von Fahrzeug- oder Frachtdaten sowie Geofencing-Daten zur Eingrenzung der Umwegkilometer.“ Die Matchinganfrage kann zudem einmalig gestellt werden oder es können, bei regelmäßigen Relationen, auch dauerhaft Vorschläge für Rücktouren eingeholt werden. Allein im April hat Neomatch demnach 30.000 Matchingvorschläge gemacht, die aktuelle noch per Mail eingehen, dies wird bald aber durch eine Daumen hoch-/Daumen runter-Variante auf der Plattform ersetzt.

Arbeits erleichterung für Disponenten

Ziel aller Lösungen ist, die Arbeit der Disponenten durch die Digitalisierung der Prozesse einfacher zu gestalten und den Ladungsverkehr insgesamt effizienter zu machen. Dazu trägt auch das Thema E-Learning bei, dessen Potenziale Andreas Rinnhof, Geschäftsführer des Dienstleisters INN-ovativ, anhand der E-Learning-Plattform Spedifort aufzeigte. Die Idee hinter der Gründung war demnach, Quereinsteiger in die Speditionswelt über E-Learning einfach und systematisch zu schulen. Zum Portfolio von Spedifort gehören inzwischen Kurse, Unterweisungen sowie Schulungen für alle Bereiche des Speditionsalltags.

Ein Vorteil von E-Learning ist laut Rinnhof die ständige und einfache Verfügbarkeit der Schulungsinhalte – beispielsweise in Wartezeiten des Fahrers. Es entfallen zudem teure Präsenzveranstaltungen und es werden weniger personelle Ressourcen gebunden. Zudem können die Module auf das individuelle Unternehmen und auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter – etwa bei der Wahl der Sprache – zugeschnitten werden.

Sichergestellte Kenntnisse

Nicht nur erhalten Mitarbeiter dadurch das nötige Fachwissen für ihre Arbeit, Unternehmen können so laut Rinnhof auch sicherstellen, dass die Mitarbeiter besser werden, etwa im Rahmen eine Fahrer-Eco-Trainings: Fällt das Fahrerergebnis unter einen bestimmten Score, werden weitere Schulungen getriggert.

Dabei hat Spedifort ganzheitlich das Prozessmanagement im Fokus – vom Fahrer über den Fuhrpark – und Personalleiter bis zur Fachkraft für Arbeitssicherheit sind alle im Bilde, um die Arbeit sicherer und effizienter zu machen. Eine App, eine Jobbörse und ein Marktplatz für Drittanbieter ergänzen das Portfolio. So schafft die Digitalisierung mehr Effizienz in den Unternehmen.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Thomas Küppers

STARTSEITE

Wie Flotten der Volatilität Herr werden

Podiumsdiskussion beim trans aktuell-Symposium – Experten aus der Praxis diskutieren über das Management von Ressourcen und die Potenziale von KI



Kontroverse Ansichten tauschten die Teilnehmer der Podiumsdiskussion beim trans aktuell-Symposium aus. Zum Thema „Ressourcen richtig managen“ diskutierten auf dem Podium: Josef Heiß (Geschäftsführer BTK), Bernd Reining (Fuhrparkleiter Duvenbeck), Jochen Eschborn (Vorstandsvorsitzender Elvis), Georg Dettendorfer (Geschäftsführer der Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans) sowie Julius Koehler (Co-Founder und Managing Director bei Sennder).

Auf die Frage, wie sich die Geschäfte im Jahr 2023 entwickelten, war „volatil“ ein häufig genanntes Stichwort, beispielsweise bei Sennder, Ferntrans oder BTK. Geschäftsführer Josef Heiß betonte, die Volatilität aufgrund des flexiblen Fuhrparks gut abgedeckt zu haben. Der allgemeine Tenor war: Es gab weniger Frachtangebote und mehr Kapazitäten. Bernd Reining, Fuhrparkleiter bei Duvenbeck, betonte, nur langfristige Kontrakte seien von der Volatilität ausgenommen gewesen. Als Konsequenz aus dieser Entwicklung wurden in der Branche Kapazitäten abgebaut oder gleich ganze Fuhrparks stillgelegt, sagte Eschborn. Der Elvis-Chef plädierte allerdings dafür, immer einen Teil des eigenen Fuhrparks zu behalten – um handlungsfähig zu bleiben und Hauptkunden bedienen zu können.

Um diesem Trend zu begegnen, wählte Reining bei Duvenbeck einen anderen Ansatz. Die Unternehmensgruppe ist in starkem Maße in der Automobilbranche unterwegs und stärkte den Salesbereich, unter anderem durch Neueinstellungen. Zudem wurden Kunden aus anderen Branchen gewonnen. Reining ist es wichtig, keine Subunternehmer fallenzulassen. Stattdessen wurde die eigene feste Charterflotte angepasst. Denn: „Wir werden die Fahrzeuge eines Tages doch wieder brauchen.“

Branche hat Flotten reduziert

Ähnlich verfuhr Ferntrans, erklärte Geschäftsführer Georg Dettendorfer: „Wir haben den eigenen Fuhrpark stellenweise reduziert.“ Bei A-Unternehmen verzichtete Ferntrans sogar auf einen Teil der Marge, um über die schwierige Zeit zu kommen. Dettendorfer stimmte seinem Kollegen zu. „Wir brauchen den Fuhrpark. Noch nie wurden so viele Firmen zum Kauf angeboten, die einfach nicht mehr weitermachen wollen.“ Der Geschäftsführer wies darauf hin: „Ein Prozent Wirtschaftswachstum bedingt drei Prozent Verkehrswachstum. Drei Prozent Verkehrswachstum kann die Branche nicht bewältigen, denn es fehlen Ressourcen, Fahrer und Unternehmen.“

Sennder passt Zahlungsziele an

Julius Koehler, Co-Founder und Managing Director bei Sennder, erklärte, wie die 2016 gegründete Digitalspedition auf die veränderten Marktverhältnisse reagierte. Das Unternehmen zählt inzwischen Konzerne wie Amazon, Coca Cola oder Volkswagen zu seinem Kundenkreis, aber auch kleine familiengeführte Speditionen mit fünf bis 20 Lkw. Sennder selbst unterhält keinen eigenen Fuhrpark und reduzierte seine fest gecharterte Flotte um etwa 50 Prozent. Zudem unterstütze Sennder seine Kunden durch angepasste Zahlungsziele, führte Koehler aus. Hier verfügt Sennder über einen Spielraum zwischen drei und 28 Tagen. Ebenso hat Sennder seinen Skonto reduziert und seine Kunden schneller bezahlt.

Inzwischen zeigen die vielerorts verkleinerten Flotten Wirkung. Koehler betonte, Sennder versuche, Volumen zu forecasten und Algorithmen entsprechend weiterzuentwickeln. Den Einwand Dettendorfers an Koehler, Sennder würde die Volatilität auf die nachgelagerten Subunternehmer verlagern, ließ dieser nicht gelten. Vielmehr helfe Sennder kleineren Speditionen mit bis zu 20 Lkw, ihre Auslastung zu optimieren. Koehler: „So ein Unternehmen kann nicht mit Coca Cola zusammenarbeiten.“



Nahmen an der Diskussion teil: Georg Dettendorfer, Geschäftsführer der Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans.



Julius Koehler, Co-Founder und Managing Director bei Sennder.



Kontroverse Diskussionen: Auch die Teilnehmer meldeten sich zu Wort.

Unabhängig davon schreibt Sennder, an dem Scania seit 2017 mit 15 Prozent beteiligt ist, weitere rote Zahlen. Laut Koehler plant Sennder organisches und unorganisches Wachstum, ebenso einen Börsengang. Ob dieser in den nächsten 24 oder 48 Monaten stattfindet, sei momentan noch nicht sicher. Langfristiges Ziel des Unternehmens bleibe die Profitabilität.

Ansporn durch die Konkurrenz

Auf vereinzelte Kritik am Geschäftsmodell von Sennder verwies Koehler auf die Aldi-Brüder, die sinngemäß gesagt hätten, der Wettbewerber Lidl sei letztlich ein Ansporn für das Unternehmen Aldi gewesen.

Bei der Frage, warum Scania bei Sennder investierte, verwies Koehler auf die Transformation, die das autonome Fahren mit sich bringt. „Scania sieht die Spediteurslandschaft langfristig anders, als sie sich heute darstellt“, erklärte der Co-Founder. Demnach werden kleine familiengeführte Speditionen, die heute mit zu den Hauptabnehmern von Scania-Lkw gehören, künftig nicht mehr existieren. Koehler: „Scania wird langfristig direkt mit Unilever oder Amazon zusammenarbeiten und für die autonomen Fahrzeugen die volle Haftung übernehmen müssen. Das ist der Grund, warum Scania bei uns eingestiegen ist.“ Mit Blick auf die Antriebswende appellierte Koehler an die Teilnehmer: „Wir müssen umdenken. Die Mauterhöhung trifft hauptsächlich Verkenner. Das macht E-Mobilität deutlich attraktiver.“

Auf den Fahrermangel angesprochen, betonte Dettendorfer, die Branche verliere jährlich etwa 30.000 Fahrer und bekomme nur 15.000 zurück. Der Mangel an Fahrern werde größer. Immer weniger Fahrer seien bereit, im Fernverkehr zu fahren. Ferntrans verlagere daher so weit als möglich den Fernverkehr auf die Schiene. Zudem investiert das Unternehmen in Mitarbeiterwohnheime.

Einig waren sich die Diskutanten darüber, dass die Künstliche Intelligenz (KI) ein großes Potenzial für die Branche bietet – beispielsweise bei der Vermeidung von Doppelprozessen in der Disposition, in der Verwaltung und in den Nutzfahrzeug-Werkstätten. Reining sah zudem Möglichkeiten, um die Volatilität etwas abzumildern. „Wenn Verlagerer und Spediteure ihre Daten zusammenlegen, kann der Forecast etwas intelligenter und ressourcenschonender ausfallen.“

Eschborn warnte jedoch bei KI vor Insellösungen: „Was nutzt eine Insel, in der alles funktioniert, wenn der Markt doch draußen ist. Wir müssen mit Dritten kommunizieren. Am Ende muss sich die ganze Branche miteinander vernetzen.“ Dettendorfer wandte ein, es sei ein sehr großer Aufwand, die vielen IT-Systeme zusammenzuführen. Noch dazu bei einem sehr diversifizierten Unternehmen wie Ferntrans, das Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen bediene – mit jeweils eigenen Systemen. „Das ist eine große Herausforderung.“

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Thomas Küppers; Hembach-Winner, pixaby gerd altmann | Montage: Monika Haug

DIE PARTNER

Premium-Partner



The TrailerCompany.

Mit freundlicher Unterstützung von



Verband
Verkehrswirtschaft
und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.

DAS NÄCHSTE SYMPOSIUM

Künstliche Intelligenz (KI) kann der Logistikbranche in vielerlei Hinsicht helfen, sei es in der Auftragserfassung oder der Disposition. Zahlreiche Beispiele dafür stellen Experten und Praktiker beim nächsten trans aktuell-Symposium mit dem Titel „Keine Angst vor der KI: Anwendungen in der Logistik“ vor. Es findet am Mittwoch, 26. Juni 2024, bei der Winner Spedition in Iserlohn (NRW) statt.



Aktuelle Informationen & Anmeldung unter eurotransport.de/tasymposien

 **STARTSEITE**

Erst vorbereiten, dann nutzen

Kenza Ait Si Abbou treibt beim Logistikdienstleister Fiege das Thema Künstliche Intelligenz voran – dazu gehört auch die Regulierung der Technologie.



Wie die Logistikbranche zu Künstlicher Intelligenz (KI) steht? „Wir finden es super und wollen es am liebsten sofort“, beantwortet Kenza Ait Si Abbou die Frage mit einem Augenzwinkern. So laute zumindest das allgemein vorherrschende Stimmungsbild, auch wenn es so einfach leider nicht sei. Die 43-Jährige ist seit September 2023 im Fiege-Vorstand für die Geschäftseinheit Digital Services, den Bereich IT und für das Thema Data Driven Company verantwortlich. Der Greverer Logistikdienstleister will mit ihrer Hilfe das Thema KI im Unternehmen vorantreiben. „Mich hat es gereizt, so viel Gestaltungsspielraum zu haben“, sagt Ait Si Abbou.

Bei der Automatisierung sei Fiege schon sehr weit. Jetzt gehe es unter anderem darum, auch Anwendungsfälle in der Intralogistik, Personalplanung oder Routenplanung weiter zu optimieren und Datenprodukte im Reportingbereich noch intelligenter zu machen. So werden laut Ait Si Abbou nicht nur die internen Abläufe verbessert. „Die Auswertungen helfen auch unseren Kunden“, sagt die Ingenieurin.

Aufklärung ist bei KI wichtig

Momentan schafft sie gemeinsam mit ihrem Team die Grundlagen für den Einsatz von KI im 150 Jahre alten Familienunternehmen aus dem westfälischen Greven. Dabei gilt die Reihenfolge: Erst die Menschen sensibilisieren und schulen, dann die Technologie nutzen. „Aufklärung ist total wichtig“, sagt Ait Si Abbou.

Einer der beiden intelligenten Pick-Roboter, die Fiege im vergangenen Jahr am Standort Greven-Reckenfeld in Betrieb genommen hat.

DAS KI-GESETZ

Das Europäische Parlament hat im März ein umfassendes KI-Gesetz beschlossen. Es soll den Einsatz von KI stärker regulieren und Transparenz schaffen. Die wichtigsten Beschlüsse:

- KI darf Menschen nicht in Gruppen einteilen (zum Beispiel nach der Hautfarbe oder politischen Ansichten).
- Es gibt sogenannte Hochrisiko-Anwendungen (darunter Autonome Fahrzeuge oder die Personal-Rekrutierung), die stark reguliert werden.
- KI-generierte Texte oder Bilder müssen als solche gekennzeichnet sein.

Anzeige

Die Nutzung von ChatGPT ist bei Fiege zum Beispiel bislang nicht erlaubt. Zu viele vertrauliche Inhalte könnten sonst nach Außen gelangen. Stattdessen arbeitet das Unternehmen momentan an einer Lösung, die die notwendige Datensicherheit gewährleistet. Denn das Potenzial von Chatbots – also Programmen, die KI zur Kommunikation mit den Nutzern verwenden – habe der Kontraktlogistiker natürlich erkannt.

Mittlerweile ist KI aber nicht mehr nur in der Lage, mit Menschen zu kommunizieren – sie kann sie auch lesen. Darüber schreibt Ait Si Abbou in ihrem aktuellen Sachbuch „Menschenversteh: Wie Emotionale Künstliche Intelligenz unseren Alltag erobert“. Anhand verschiedener Parameter wie Mimik, Augenbewegungen, Stimme, Wortwahl, Puls oder der Leitfähigkeit der Haut erkennen Maschinen die Gefühlslage von Menschen. „Dieses Wissen über den Menschen verbessert die Interaktion zwischen Mensch und Maschine.“

Zwei intelligente Pick-Roboter hat Fiege Ende vergangenen Jahres neben einem Autostore und einer vollautomatischen Verpackungsmaschine mit angeschlossener Fördertechnik am Standort Greven-Reckenfeld in Betrieb genommen. Insgesamt arbeiten bereits über 1.000 Roboter an den weltweit 135 Fiege-Standorten. Humanoide Roboter, die auch optisch Menschen ähnen, gibt es bislang allerdings noch nicht.



„Menschliches Verhalten ist nicht vorhersehbar“

KENZA AIT SI ABBOU,
CTO BEI FIEGE

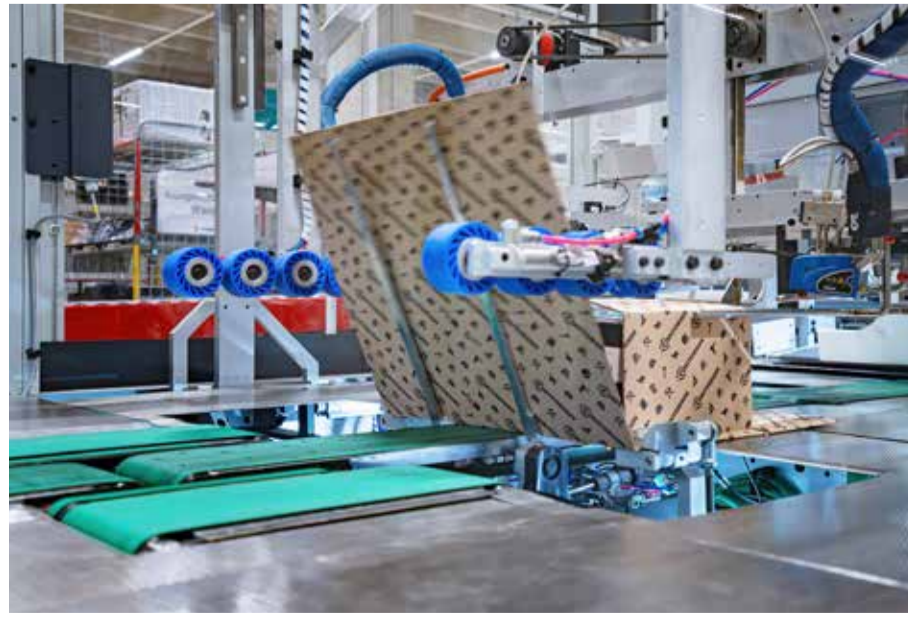
KI zur Vernetzung der Supply Chain

Eine weitere Einsatzmöglichkeit von KI ist die Vernetzung der Supply Chain, um diese noch intelligenter und nachhaltiger zu gestalten. „Das ist einer der größten Hebel, um beim Thema Nachhaltigkeit etwas zu erreichen.“ Bei der Implementierung geht Ait Si Abbou pragmatisch vor. „So wie die Logistik eben ist – Ärmel hochkrepeln und los geht’s.“

Vor ihrem Einstieg bei Fiege war die KI-Expertin rund zehn Jahre lang in verschiedenen Positionen bei der Deutschen Telekom und knapp zwei Jahre beim IT-Konzern IBM beschäftigt. Ihre Liebe zur Mathematik hat sie schon in der Schule entdeckt, die zur KI hat sich mit der Zeit entwickelt. „Ich habe vor einigen Jahren gemerkt, dass es zum Thema KI wenig einfache und verständliche Literatur gibt.“

Ihr Name hat sich in Verbindung mit dem Bereich Künstliche Intelligenz, oder im Englischen: Artificial Intelligence, etabliert. Sie gilt als Vorreiterin, um die breite Öffentlichkeit über Potenziale und Risiken aufzuklären, wird in Talkshows eingeladen und hat mehrere Sachbücher zum Thema geschrieben.

Bei LinkedIn folgen Ait Si Abbou rund 20.000 Menschen. Das berufliche Netzwerk nutzt sie für die direkte Kommunikation und den Austausch. „Ich überlege aber sehr genau, was ich poste.“ Dabei geht es neben KI-Themen auch um den Support von Frauen in MINT-Berufen und in Führungspositionen. „Mehr Diversität am Entscheidungstisch“, lautet ihr Credo. Auch zum Thema Diversität hat sie an einem Bestseller mitgewirkt, im März ist der zweite Band erschienen.



Die Automatisierung ist nur der erste Schritt: Autostore (links) und Verpackungsmaschine am Fiege-Standort in Greven-Reckenfeld.

Wie es beim Thema KI in den nächsten Jahren weitergeht, bleibt abzuwarten. „Menschliches Verhalten ist nicht vorhersehbar“, so Ait Si Abbou. Nur, weil es eine technologische Lösung gebe, heiße das nicht, dass sie sich auch durchsetze. „Keiner kann heute schon wissen und seriös vorhersagen, was in zehn Jahren passiert und in welcher Form KI dann unser Leben bestimmt.“ Aber für den Moment könne Künstliche Intelligenz die Menschen bei vielen Problemen unterstützen und Lösungen liefern – und daran arbeitet sie mit ihrem Team weiter mit Hochdruck.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Fiege, Hendrik Gergen

 **STARTSEITE**

Was Drohnen können

HHLA Sky entwickelt Software und Drohnen für den Einsatz auf der Letzten Meile – die fliegenden Roboter stellen in Nordrhein-Westfalen Werkzeug zu



Drohnen werden Warenflüsse verändern: Da ist sich Matthias Gronstedt, Geschäftsführer von HHLA Sky, sicher. Im Jahr 2018 gründete das Logistikunternehmen Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) ein Technologie-Start-up für Drohnensysteme: HHLA Sky. „Weil Innovationen schon immer die HHLA antreiben“, erklärt Gronstedt im Gespräch mit trans aktuell die Gründung, an der er beteiligt war.

Dass Drohnen in der Zukunft eine wichtige Rolle spielen werden, habe die HHLA frühzeitig erkannt. Auf dem Weltmarkt sei zu diesem Zeitpunkt keine Technologie zu finden gewesen, die den Drohnenbetrieb von A bis Z automatisierte. HHLA Sky entwickelte daraufhin eine eigene Prozessmanagement- und Leitstands-Software sowie Drohnen.

„Wo bringt die Technologie tatsächlich einen Mehrwert?“ Den konkreten Nutzen von Anfang an zu identifizieren, ist laut Gronstedt wichtig. Im Drohnenbetrieb sei das die Skalierbarkeit. Also habe man konsequent daraufhin entwickelt.

Cybersicherheit ist wichtig

Die fliegenden Roboter von HHLA Sky sind mittlerweile in drei Bereichen im Einsatz: Liefern, Inspizieren und Monitoren. Das Thema Cybersicherheit hat die Entwicklung von Beginn an begleitet. Sicherheitsmechanismen sollen verhindern, dass Unbefugte Routen manipulieren oder Drohnen und deren gesammelte Sensordaten übernehmen.

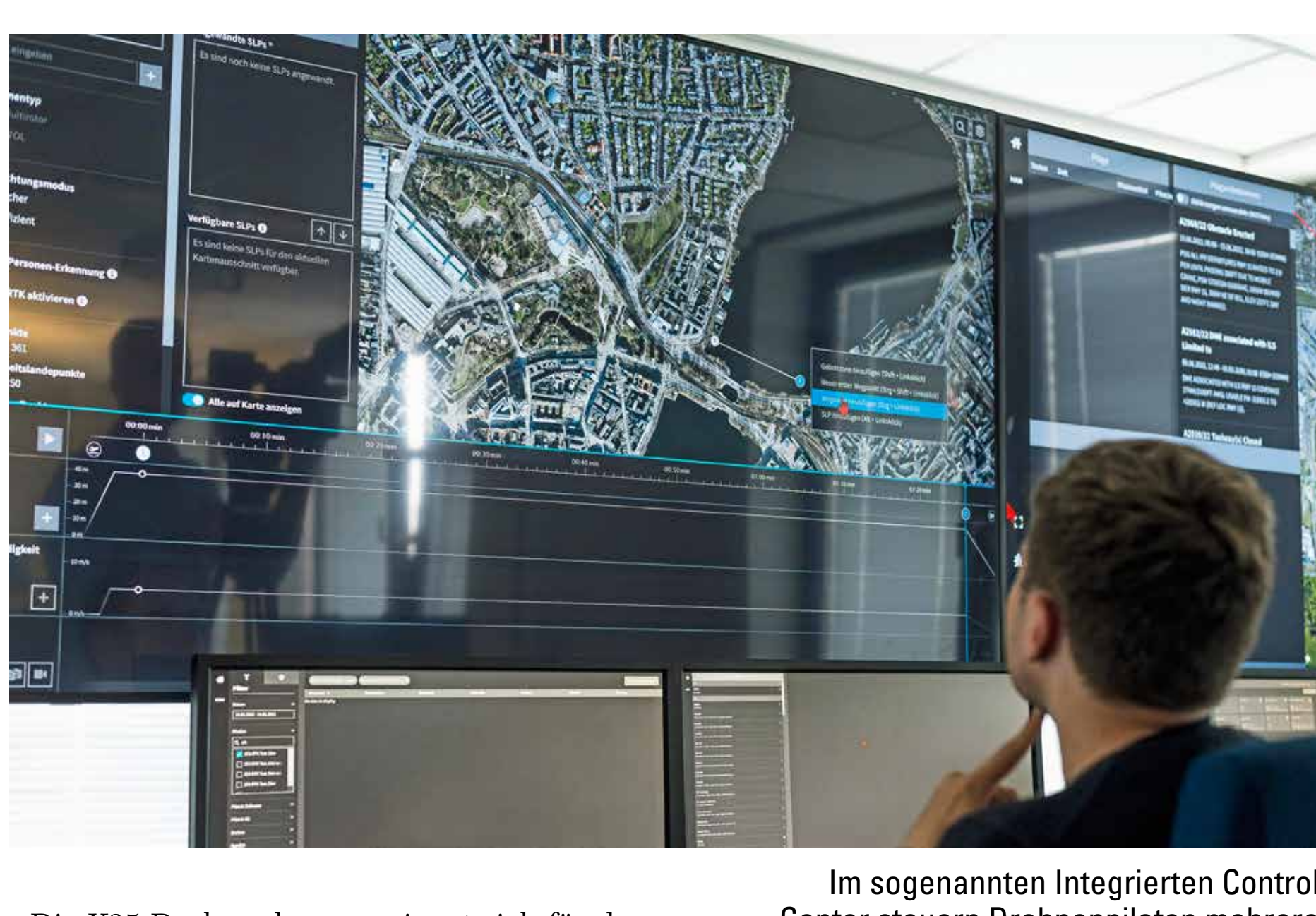
Die X4-Drohne, eine Monitoring-Drohne, sammelt zum Beispiel Daten in Sicherheitsbereichen. Im Hamburger Hafen können Monitoring-Drohnen auch kontrollieren, ob an Schiffen Öl ausläuft oder die Schiffsmotoren mehr Emissionen als erlaubt ausstoßen. Umweltmonitoring nennt sich dieses Einsatzgebiet.

Angefangen habe HHLA Sky allerdings mit Inspektions-Drohnen und der mittlerweile KI-gestützten Inspektion von Containerbrücken im Hamburger Hafen, so Gronstedt.



„Es handelt sich nicht um ein Projekt, sondern um einen kommerziellen Betrieb“

MATTHIAS GRONSTEDT,
CEO HHLA SKY



Im sogenannten Integrierten Control Center steuern Drohnenpiloten mehrere Drohnen gleichzeitig.

Die X25-Drohne dagegen eignet sich für den Einsatz auf der Letzten Meile. Sie fliegt bis zu 25 Kilometer weit und transportiert bis zu zehn Kilogramm schwere Ware. Der sogenannte Octocopter mit acht Propellern ist sogar an einer Deutschland-Premiere beteiligt. Ende Februar dieses Jahres hat die ortsansässige Koerschulte Group in Lüdenscheid (Nordrhein-Westfalen) den bundesweit ersten kommerziellen Drohnen-Lieferbetrieb gestartet. Gebaut hat die Drohnen der Hersteller Third Element Aviation. HHLA Sky entwickelte die Software, mit deren Hilfe ein Drohnenpilot, der im sogenannten Integrierten Control Center sitzt, mehrere Flüge gleichzeitig steuern kann.

Die Drohnen transportieren Werkzeug und andere Güter des Metallwarenhändlers Koerschulte. Vor allem Expresslieferungen und Kleinteile für kritische Produktionsprozesse mit einem Gewicht von zwei bis sechs Kilogramm. Der Lieferbetrieb sei von Anfang an auf Effizienz getrimmt. „Es handelt sich nicht um ein Projekt, sondern um einen kommerziellen Betrieb“, stellt Gronstedt klar.

Kein fernes Zukunftsszenario

Die Koerschulte Group habe die Chance gesehen, sich das Geschäft zugetraut und den Bereich aufgebaut. Sogenannte „First Mover“ wie Koerschulte würden zeigen, dass der kommerzielle Lieferbetrieb per Drohne kein fernes Zukunftsszenario mehr ist: „Das passiert jetzt.“

Es funktioniert, weil die Vorteile auf der Hand liegen. Effizienz, Qualität und Sicherheit nennt Gronstedt als Schlagworte. Die Batteriebetriebenen Drohnen sind umweltfreundlich und ihre Lieferungen berechenbar, denn sie fliegen über Staus hinweg. Im Fall von Lüdenscheid überfliegen sie die Verkehrsbehinderungen, die durch den Neubau der Rahmedetalbrücke an der A45 entstehen. Relativ sicher sind sie laut Gronstedt unter anderem, weil ein Drohnenpilot die Flüge aktiv überwacht und das Luftfahrtbundesamt jede Route überprüft.



RDKS-Pflicht für neue Nutzfahrzeuge ab 1. Juli

Was für Pkw schon seit Jahren gilt, bekommt bald auch Nutzfahrzeuge: Vom 1. Juli 2024 an werden Reifendruckkontrollsysteme (RDKS) auch für in der EU neu zugelassene Lkw, Busse und schwere Anhänger zur Pflichtausstattung. „Das bedeutet mehr Aufwand und Herausforderungen für Transportunternehmen und die Reifenservice-Branche. Andererseits bringt die Neuerung einen wertvollen Zugewinn an Sicherheit“, so Christian Koch, Unfallanalytiker und Reifenexperte bei DEKRA.

Die Ausstattungspflicht gilt für alle neu zugelassenen Fahrzeuge der Klassen N1 bis N3 (Lkw), M1 bis M3 (Busse und Wohnmobile) sowie O3 und O4 (Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen, darunter auch Sattelaufleger). „Besondere Herausforderungen entstehen für die Nutzer immer dann, wenn die Fahrzeuge und Anhänger in unterschiedlichen Kombinationen eingesetzt werden“, erklärt der Sachverständige. „Zum Beispiel, wenn ein Sattelaufleger auf Zug oder Fährer verladen und am Ziel von einer anderen Zugmaschine übernommen wird, muss die Ausstattung in Sachen RDKS aufeinander abgestimmt sein.“

Nicht trivial ist auch der mobile Reifenservice, gerade für Anhänger oder Sattelaufleger, die dabei oft ohne Zugfahrzeug dastehen. „Wenn ein Reifen ausgetauscht wird, muss das RDKS in der Regel wieder kalibriert oder „angelernt“ werden. Die Frage wird dann sein: Wie kommuniziert das RDKS mit dem Zugfahrzeug, wenn wieder angekoppelt wird? Und: Was ist überhaupt der richtige Fülldruck?“, so Koch. Denn Nutzfahrzeugreifen sind wesentlich komplexer zu handhaben als ihre Pendanten bei Pkw – vor allem, weil der Fülldruck je nach Beladung und Einsatzart viel stärker variiert werden muss.

Hinzu kommen unterschiedliche Arten von RDKS. „Man muss sich wirklich intensiv mit

dem Thema beschäftigen, um die beste Lösung einzusetzen“, sagt der Experte.

Dass all das den Aufwand und die Komplexität in der Transportbranche erhöhen wird, ist aus seiner Sicht unstrittig. „Es gibt auch immer noch einige offene Fragen, die in der Reifenbranche diskutiert werden. Klar ist aber: Dieser Einsatz wird sich lohnen“, ist Koch überzeugt.

So sind Reifenschäden gerade bei Nutzfahrzeugen die Pannursache Nummer eins. Ein Großteil dieser Schäden könnte durch RDKS verhindert werden, indem der passende Fülldruck gefahren und ein eventueller schlechender Druckverlust erkannt wird. „Der Ausfall eines Reifens kann nicht nur zu einer Panne führen, sondern auch zu schweren Unfällen“, sagt der DEKRA Experte.

Auch beim Thema Nachhaltigkeit haben RDKS einen positiven Einfluss. Denn Reifens, die mit dem richtigen Fülldruck gefahren werden, halten zum einen länger und minimieren zum anderen den Kraftstoffverbrauch.

„Der Einsatz von Reifendruckkontrollsystemen ist ein wichtiger Baustein, der dazu beiträgt, dass Nutzfahrzeugreifen sicher und wirtschaftlich betrieben werden können. Der Mehraufwand wird hierdurch aus unserer Sicht in jedem Fall mehr als aufgehoben“, sagt Koch.

Das Luftfahrtbundesamt erteilt die Genehmigungen für die Routen. So dürfen die Lieferdrohnen in Lüdenscheid bald fünf weitere Routen nutzen. Denn Drohnen sind genauso wie Flugzeuge Teilnehmer am Luftverkehr, und die Betreiber müssen sich an die geltenden Regularien halten.

Keine Transporte in Flugkontrollzonen

Drohnen-Transporte dürfen über dem Hamburger Hafen beispielsweise nicht stattfinden. Denn der Hafen befindet sich in einer sogenannten Flugkontrollzone. Zwei Flughäfen liegen in unmittelbarer Nähe: der Flughafen Lüdenscheid und der Werksflughafen von Airbus. Und wo bemannte Flugzeuge fliegen, gelten für unbemannte Drohnenflüge besonders strenge Auflagen.

Doch das Transportverbot könnte aufgehoben werden: Im vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Projekt BLU-Space entwickeln die Beteiligten – darunter HHLA Sky – Lösungen, damit Drohnen auch in Flugkontrollzonen liefern können.

Die nächsten Schritte in der Drohnenlogistik hat das Team von Gronstedt bereits festgelegt. Der kombinierte Einsatz von Drohnen und Robotern ist geplant – zum Beispiel für Express-Lieferungen oder die Lieferung von Kleinteilen vom produzierenden Unternehmen zum Zulieferer. Den mobilen Roboter für diesen „kleinen Kombiverkehr“ hat HHLA Sky ebenfalls im Programm: den Capra Hircus.

Medikamente per Drohne

Auch Transporte im Gesundheitssektor, wie zum Beispiel von Medikamenten oder Defibrillatoren, werden bundesweit erprobt. „In Industriegebieten sind Drohnenflüge aber leichter umzusetzen als in Städten“, sagt Gronstedt. Dennoch nehme sich HHLA Sky der Herausforderung an. Denn die Drohne liefere lebensnotwendige Medizinprodukte in der Regel schneller als Fahrzeuge, die zum Beispiel im Stau stecken bleiben können.

Lebensmittel-Lieferungen per Drohne erschienen laut Gronstedt noch nicht rentabel. Das zeigt das Projekt „Liefermichel“, an dem der Drohnen-Hersteller Wingcopter und die Frankfurt University of Applied Sciences gemeinsam gearbeitet haben (siehe Kasten).

Anders liegt der Fall beim kommerziellen Lieferbetrieb in Lüdenscheid. Momentan stellen die Drohnen täglich 20 Pakete zu. Künftig sollen es bis zu 80 Pakete am Tag sein. Das Integrierte Control Center von HHLA Sky jedenfalls kann mehr als 100 Flüge gleichzeitig steuern – wenn noch mehr Routen freigegeben sind. Bei der Drohnenlogistik ist noch viel Luft nach oben.

Text: Franziska Nieß | Fotos: HHLA Sky

DAS UNTERNEHMEN

- HHLA Sky ist ein Unternehmen der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA).
- 2018 gegründet.
- Rund 40 Mitarbeitende und Partner.
- Entwickelt skalierbare IoT-Systeme für automatisierte Drohnen- und Robotereinsätze im industriellen Maßstab: Leitstands- und Prozessmanagement-Software inklusive Hardware.
- Drohnen: X4 (Industriedrohne zum Inspizieren und Monitoren), V25 (Inspizieren und Liefern), X11 (Inspizieren und Liefern), X25 (Liefern auf der Letzten Meile); mobiler Roboter: Capra Hircus.

DAS PROJEKT „LIEFERMICHEL“

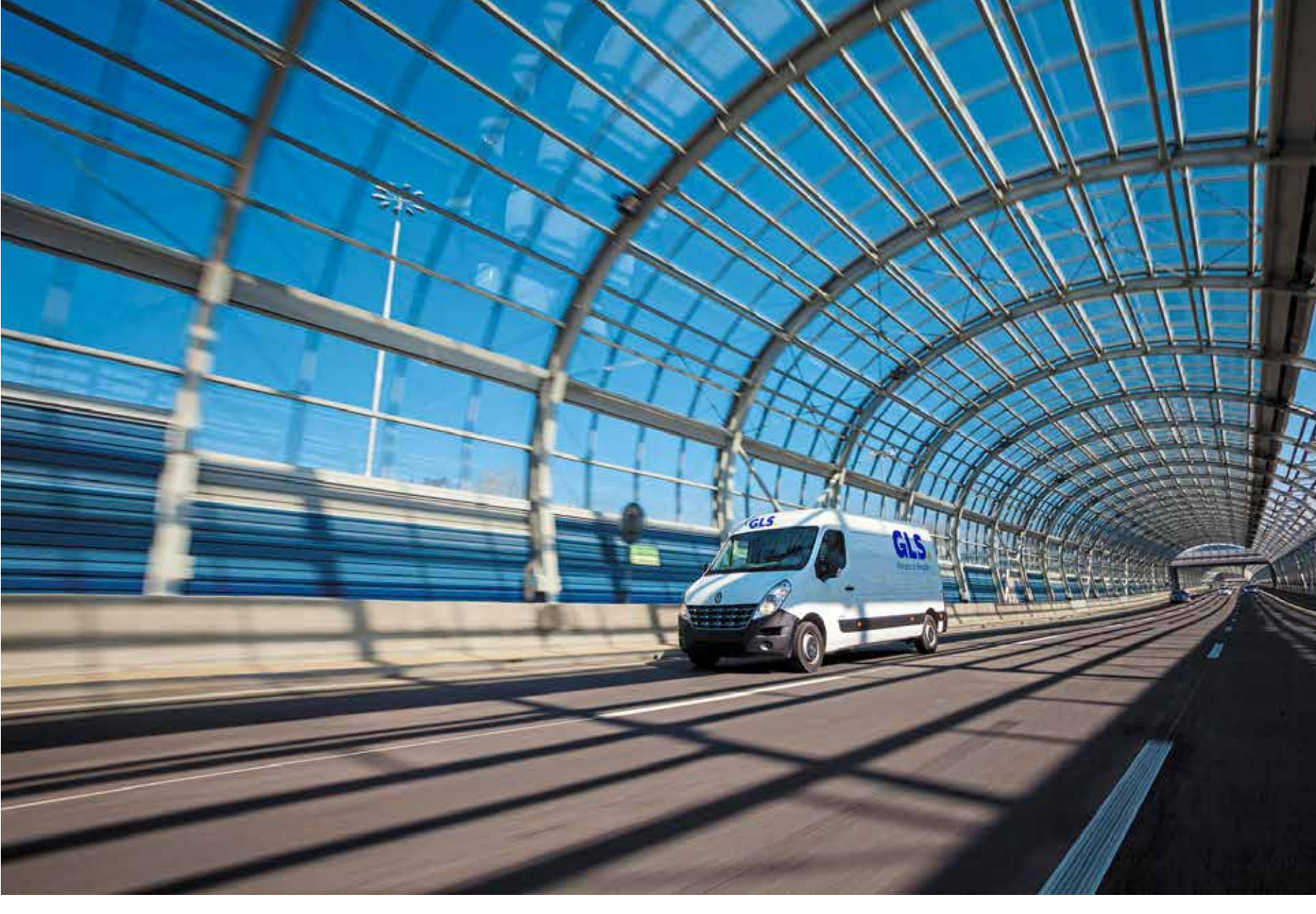
- Bewohner der beiden Michelstädter Stadtteile Rehbach und Würzburg (Odenwald) konnten von Oktober 2023 bis März 2024 über eine Internetseite Waren von regionalen Anbietern bestellen – darunter nicht-verschreibungspflichtige Medikamente und Produkte aus dem Supermarkt. Drohnen des Herstellers Wingcopter stellten die Ware zu.
- Die Bilanz fällt durchwachsen aus. Nach Angaben eines Unternehmenssprechers sammelten die Beteiligten wichtige Erkenntnisse und Daten. Wertschöpfend war das Projekt jedoch nicht. Dazu fehlte unter anderem die Erlaubnis, über bewohnte Gebiete fliegen zu dürfen und die Möglichkeit, dass ein Pilot mehrere Drohnen gleichzeitig steuert.
- Eine Fortsetzung ist nicht vorgesehen. Wingcopter konzentriert sich vorerst weiter auf den Gesundheitsbereich.

Liefermichel testet Einsatz von Drohnen auf der Letzten Meile

STARTSEITE

„Die KEP-Branche kann durchstarten“

Studie zum KI-Einsatz auf der Letzten Meile – mögliche Anwendungsfälle und die Frage: KI-Lösungen selbst entwickeln oder einkaufen?



Die Vorteile von Künstlicher Intelligenz (KI) auf der Letzten Meile erkennen und nutzen: Darum geht es in der Studie „Künstliche Intelligenz in der Kurier-, Express- und Paketbranche“. Der Bundesverband Paket- und Expresslogistik – der sich seit kurzem nicht mehr mit BIEK, sondern mit BPEX abkürzt – und Lufthansa Industry Solutions stellten die gemeinsame Studie Ende April in Berlin der Branche vor. Im Publikum befanden sich viele Vertreter von BPEX-Mitgliedsunternehmen wie Hermes, GLS und DPD. Aber auch Verbände und Politik waren vor Ort.

Das große Interesse zeigt: KI ist im Alltag angekommen. „Kosten, Zeitaufwand und Fehleranzahl werden verringert, die Kundenkommunikation enorm erleichtert“, sagte Marten Bosselmann, Vorsitzender des BPEX. Er benennt damit die Vorteile der Technologie, deren Aufkommen einer Revolution gleiche. Irgendwann sei nur noch das Wetter Einflussfaktor bei der Zustellung von Paketen. Alle anderen Faktoren wie Stau oder den Zustand der Fahrzeuge macht die KI berechenbar.

„Die Letzte Meile ist der teuerste und personalintensivste Teil der Lieferkette in der Paketbranche“, so Bosselmann. „KI hat großes Potenzial, die Effizienz bei der Paketzustellung zu steigern und die Arbeit der Zustellerinnen und Zusteller leichter und angenehmer zu machen.“

Differenzierung fällt oft schwer

Dr. Lars Schwabe, Business Director Digital Strategy & IoT bei Lufthansa Industry Solutions, vergleicht das Aufkommen der KI mit der Elektrifizierung Ende des 19. Jahrhunderts. KI biete viele Annehmlichkeiten und große Chancen. Es handle sich um eine General Purpose Technology mit vielen Anwendungsbereichen. Die Differenzierung falle jedoch häufig schwer: „Was ist KI? Was ist Automatisierung? Was ist Digitalisierung?“ Die Studie widmet sich den Möglichkeiten der KI, die heute schon zugänglich sind und grenzt klar ab. „Die KEP-Branche kann durchstarten“, sagte Schwabe.

Die anwesenden Mitgliedsunternehmen bekräftigten jedoch, dass sie KI bereits nutzen, etwa im Bereich Sales. Außerdem zogen sie den Vergleich zwischen dem Standort Deutschland und anderen europäischen Ländern. In Deutschland erkläre man in Bezug auf KI häufig, was alles nicht gehe – und verpasse den Anschluss bei den Innovationen.

Konkrete Anwendungsfälle

Damit das auf der Letzten Meile nicht passiert, zeigt die Studie konkrete Anwendungsfälle für KEP-Dienstleister auf. Zum Beispiel bei der Stellplatzsuche in Ballungsgebieten. Die Macher der Studie schlagen ein Assistenzsystem für die Stellplatzsuche vor. Denn die Navigation ist darauf ausgerichtet, direkt zur Haustür zu führen, anstatt einen geeigneten Stellplatz in unmittelbarer Nähe zum Ziel zu finden. Vor allem unerfahrene Zusteller verlieren dabei Zeit – und Nerven.

Um das zu umgehen, könnte das Navi direkt für einen Stellplatz konfiguriert sein oder mehrere mögliche Stellplätze anzeigen. Dabei helfen historische Daten von erfahrenen Zustellern, die ins Navigationssystem eingespeist werden und die nötigen Informationen liefern. Eine weitere Möglichkeit: Zusteller bewerten Stellplätze nach erfolgreicher Zustellung positiv oder negativ. Diese Infos landen ebenfalls im Navi.

Kundenfeedback per KI

Potenzial für die KI sehen BPEX und Lufthansa Industry Solutions auch bei der automatischen Auswertung von Kundenfeedback. Das spare nicht nur Zeit, sondern Sorge auch für einen besseren Überblick über die Kundenbedürfnisse. Schriftliches Feedback von Kunden, die zum Beispiel nach verlorenen Sendungen suchen oder beschädigte Pakete bemängeln, kann eine KI-basierte Softwarelösung automatisch klassifizieren, kategorisieren und an die verantwortliche Stelle weiterleiten. Für viele Anfragen stellen sogenannte Natural Language Processing Tools, die computergestützt natürliche Sprache erkennen und verarbeiten, Texte bereit.

Für eine bessere Tourenauslastung und einen glatteren Wochenerverlauf ohne extreme Peaks könnten die intelligenten Priorisierung sorgen. In der Regel durchlaufene Sendungen den Bestellprozess so schnell wie möglich. Pakete von Folgetagen sind dabei nicht berücksichtigt. Sendungen bewusst zurückzuhalten, sorgt auch bei den Zustellern für Entlastung: Die Tourendistanzen verkürzen sich. Die optimierten Prozesse beruhen auf einem intelligenten Algorithmus, der auf Basis vergangener Aktivitäten lernt und die Disposition unterstützt.

Selbst entwickeln oder einkaufen?

Neben weiteren Anwendungsfällen diskutieren die KI-Experten die Frage „Make oder Buy?“. Sollten Unternehmen KI-Lösungen selbst entwickeln oder einkaufen? Die Vorteile bei „Buy“: KI-Lösungen lassen sich schneller implementieren, Fachwissen wird praktisch miteingekauft und vor allem bei Standardlösungen ist der Einkauf in der Regel kosteneffizienter. Andererseits müssen die Lösungen trotzdem in einem gewissen Umfang angepasst werden. Die Kontrolle über die Algorithmen und den Code der gekauften Lösung ist begrenzt, die Unternehmen sind vom Anbieter der KI-Lösung abhängig.

Eine KI-Lösung im Unternehmen zu entwickeln, hat den Vorteil, dass das Unternehmen die Kontrolle über den gesamten Entwicklungsprozess, einschließlich der Algorithmen, Daten und der Bereitstellung, behält. Darüber hinaus ist die Lösung geistiges Eigentum des Unternehmens und kann für einen Wettbewerbsvorteil sorgen, wenn sie einzigartig und innovativ ist. Außerdem ist sie an die genauen Anforderungen und Geschäftsprozesse angepasst.

Die Nachteile bei „Make“: hohe Kosten, ein möglicherweise höheres Risiko für technische Probleme oder Verzögerungen sowie ein höherer Aufwand, was Zeit und Ressourcen angeht. Denn aufgrund der hohen Nachfrage nach KI ist es derzeit schwierig, qualifiziertes Fachpersonal dafür zu finden.

Wichtig ist laut Ralf Struckmeier, Vice President Lufthansa Industry Solutions, der Mehrwert, den KI bringt. Dieser sollte von Beginn an feststehen. „Die Unternehmen sollten sich also ganz am Anfang genau überlegen, welche KI-Lösungen betriebswirtschaftlich und strategisch für sie in Frage kommen“, schreibt er im Vorwort der Studie. Dann steht dem Einsatz der KI nichts mehr im Wege.

Text: Franziska Nieß |

Fotos: GLS, BPEX/Frank Nürnberger

175 Milliarden

PARAMETER
UMFASST
CHAT GPT
MITTLERWEILE.

QUELLE: KI-STUDIE VON BPEX
UND LUFTHANSA INDUSTRY
SOLUTIONS



DER BPEX-VORSITZENDE
MARTEN BOSSELMANN ZUM
EINSATZ VON KI AUF DER
LETZTEN MEILE

Was halten die BPEX-Mitgliedsunternehmen von KI?

Die Paketbranche zeigt sich aufgeschlossen und erwartet weitere Optimierungsmöglichkeiten entlang der gesamten Lieferkette, von der Abholung über die Sortierung bis hin zur Zustellung. Dieses positive Stimmungsbild spiegelt sich auch in der Einschätzung wider, dass KI vielversprechende Ansätze bietet, um den Herausforderungen des Fachkräfte- und Arbeitskräftemangels entgegenzuwirken.

Kommen KI-Lösungen bereits zum Einsatz? Falls ja, in welchen Bereichen?

Im Bereich des Rechnungswesens hat KI bereits eine bedeutende Rolle beim Automatisieren von Rechnungslegungen übernommen. Ein weiteres Anwendungsfeld ist die Verzollung, wo durch die Anwendung von Klassifizierungslogik, die auf historischen Daten basiert, Anmeldungen effektiver und akkurater bearbeitet werden können. Beim Thema Sicherheit und Prävention spielt KI ebenfalls eine wichtige Rolle: Sie analysiert einzigartige Attribute wie Standort, Verlusthäufigkeit und Retourenvolumen, um die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Lieferung vorherzusagen. Eine andere innovative Anwendung sind KI-Plattformen zur Überwindung von Sprachbarrieren. Diese Technologie ermöglicht Beschäftigten, unabhängig von ihrer Herkunft effektiv zusammenzuarbeiten.

Das ausführliche Interview mit Marten Bosselmann

 **STARTSEITE**

Das freut nicht nur den Chef

Überarbeiteter Actros L mit aufgefrischem Antriebsstrang und Premium-Features innen – dritte Generation des OM 471-Motors bringt weitere Einsparungen



Der Actros ist – ganz ehrlich – wahrlich nicht der geborene Fahrer-Truck. Scania und Volvo haben eine größere, eingeschworene Fan-Basis. DAF hat spätestens mit dem voluminösen XG ein Stein im Brett der Frauen und Männer hinter dem Steuer. Der Mercedes dagegen gilt im Allgemeinen als Unternehmerauto – und hat den Fahrern mit so mancher Gedankensekunde im Schaltvorgang und lauterem Grummeln aus dem Motorraum die kalte Schulter gezeigt.

Bis zu vier Prozent weniger Diesel

Feingeistern mit ausgeprägtem Popometer reichen die Schwaben mit dem rundum optimierten OM-471-Antriebsstrang nun aber friedvoll die Hand: Ende 2022 bereits ist die dritte Generation des 12,8-Liter-Motors in Serie gegangen, gesegnet mit einem laut Hersteller um bis zu vier Prozent niedrigeren Dieserverbrauch. Für die Fahrer viel wichtiger aber: das Plus an Drehmoment dank des erweiterten Top-Torque-Programms.



Das ist für alle OM-471-Reihensechszylinder mit 450 und 476 PS in Verbindung mit dem G281-Getriebe an Bord und sorgt im Standard-Modus für immerhin 2.500 Nm in den Gängen sieben bis zwölf.

Mindestens ebenso wichtig: die optimierte Getriebesteuerung PowerShift Advanced. Mit ihr fährt der Actros spürbar lebendiger an und wechselt die Gänge schneller. Im oberen Bereich sollen die Zugkraftpausen um sage und schreibe bis zu 40 Prozent kürzer ausfallen. Ein Versprechen. Eines, dem wir nach der Testfahrt mit dem auf 40 Tonnen ausgeladenen Sattelzug aus dem Unternehmensfuhrpark tatsächlich Glauben schenken. Die 476-PS-Kombi wirkt schließlich kaum über Gebühr bemüht.

Vollumfängliches Motor-Update

Einfach so hinnehmen müssen wir dagegen die weiteren Infos zum Motor-Update, ist davon am Steuer doch wenig bis nichts zu spüren. Kolbenmulde und Einspritzdüsen wollen die Ingenieure verbessert haben. Das Verdichtungsverhältnis fällt mit 20,3:1 jetzt höher aus (früher 18,3:1), was zu einer effizienteren Verbrennung mit 250 bar Spitzenzünddruck führt. Um den inneren Widerstand zu reduzieren, nimmt Mercedes-Benz Trucks zudem ein Motoröldruckregelventil mit elektrischem Stelltrieb in die Pflicht. Außerdem trauen sich die Schwaben an ein Motoröl mit niedrigerer Viskosität dran, was Reibungsverluste minimiert, gleichzeitig den Verschleiß aber nicht erhöhen soll. Die Ölwechselintervalle bleiben gleich.

Die überarbeitete Abgasnachbehandlung wiederum bringt den Motor mit weniger Gegenruck leichter auf Touren, dazu sollen mittels eines erhöhten „Adblue-Gleichmäßigkeitsindex“ die Stickoxide besser umgewandelt werden. In Sachen Turbolader rollt der aufgefrischte Actros unterdessen mit zwei unterschiedlichen, vom Hersteller selbst gefertigten Teilen vom Band: Die verbrauchsoptimierte Version kommt in Modellen bis 476 PS zum Einsatz, die auf hohe Leistung und Motorbremskraft hin entwickelte Variante ist den OM 471 mit bis zu 530 PS vorbehalten.



Doch zurück zu Dingen, die sich tatsächlich erfahren lassen: Neben neuem Tatendrang zeichnet der Actros spürbar auch eine wahrnehmbare Gelassenheit aus. Mit anderen Worten: Das Ding fährt mit dem L als Namenszusatz leiser als bisher, einer besseren Dämmung hin zum Motorraum sei Dank. Der Testwagen ist außerdem mit der zweiten Generation der Mirrorscams ausgestattet, deren Kameraarme um zehn Zentimeter verkürzt sind. Damit ragt nach rechts jetzt der Rampenspiegel weiter raus als die zure Technick, was im Falle eines ungewollten Zusammenstoßes zu erheblichen günstigeren Reparaturkosten führen sollte. Daneben glänzen die Spiegel-Displays mit einer besseren Farb- und Helligkeitsabstimmung.

Fuß vom Gas? Kein Problem

Auch der intelligente Tempomat ist derweil verfeinert worden. Schon bisher konnte die PPC-Interurban-Steuerung selbständig die Geschwindigkeit anpassen für Kurven und Kreisverkehre, und das in fünf individuell wählbaren Stufen. Jetzt aber funkelt die Elektronik sogar, wenn der Fahrer vor einer Autobahnausfahrt den Blinker setzt und den Motorbremshebel zieht – und regelt das Tempo passend zur Abfahrt runter. Der Übergang von Fern- zu Landstraße ist damit Übergangslos und funktioniert im Test so gut, dass man sich am Steuer schon leise Sorgen macht, ob zum nächsten Update nicht das Gaspedal dran glauben muss.

Natürlich nicht! Aber insofern egal, als dass der Actros-Testwagen mit seiner reichhaltigen Ausstattung ohnehin im Stand die größte Freude verursacht. Kein anderer Dirck Stranz ist dafür verantwortlich, hat er die Zugmaschine in Zauberschwarz-Metallic doch mit viel Liebe zum Detail konfiguriert. Die Giga-Space-Kabine kann mit einem ebenen Boden und einer Stehhöhe von 2,13 Metern punkten. Ein Mercedes-Alleinstellungsmerkmal ist zudem das ausgesprochen gemütliche SoloStar-Sofa auf der Beifahrerseite.

Stranz fährt in seinem Liebling zudem ein beleedertes Armaturenbrett und beleederte Türgriffe auf, das große Ablagefach auf der Mittelkonsole und ein zweiteiliges Fußmattenset. Zu den kleinen, aber feinen Details zählen die Sitzkasten-Verkleidung mit Mercedes-Stern und ein Dachhimmel mit einem Rahmen mit LED-Hintergrundbeleuchtung in verschiedenen Farben. On top ist im Testwagen ein Waeco-Kühlschrank mit Tiefkühlfach an Bord, ein zweites Bett oben mit einer Breite von 90 Zentimetern und die Cab-Lock-Verriegelung für einen ruhigen Schlaf.

Ausgewählte Extras

Aber man sollte den Actros natürlich nicht nur auf seine inneren Werte reduzieren. In seiner aktuellen Version kann der Mercedes-Truck nämlich auch äußerlich eine gute Figur machen. Die dunkel hinterlegten Voll-LED-Scheinwerfer beispielsweise strahlen das Gesicht des Schwaben merklich, ebenso wie der glänzend-schwarz hinterlegte und natürlich beleuchtete XXL-Stern im Grill. Passend dazu: der Actros-L-Schriftzug in Dark-Chrome und die Sonnenblende mit ihren integrierten LED-Fernscheinwerfern.

Seitlich fallen außerdem die Lamellen mit ihren Einsätzen in gebürstetem Alu auf, praktisch sind zudem die Edelstahl-Trittstufen mit Abrutsch-Schutz vorn an der Kante. Für wirkliche Ästheten das wohl wichtigste Teil aber: die brandneue, rundliche Radnaben-Abdeckung aus Edelstahl, in die der Mercedes-Benz-Schriftzug samt Lorbeer der Lasergraviert ist. Eine rundum runde Sache an einem runder denn je abgestimmten Lkw.

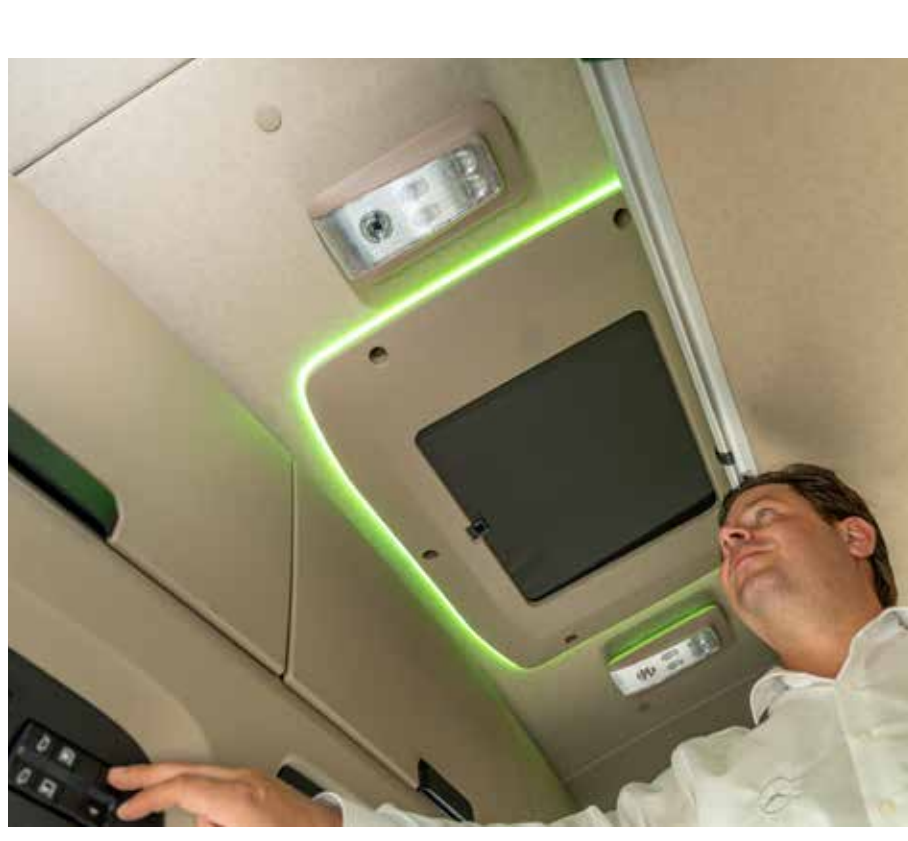
Text: Julian Hoffmann | Fotos: Thomas Küppers

Eine Nummer größer: Dank der XXL-Schale auf dem Armaturenbrett und der separaten Smartphone-Ablage lässt sich gut Ordnung halten.



Beste Sicht mit bester Optik dank dunkel hinterlegter LED-Scheinwerfer.

Entspannung pur ist auf der gemütlichen SoloStar-Sitzecke angesagt. Diese Option sollte jeder Unternehmer seinen Fahrern gönnen.



Die hohe Decke ist mit einem abgesetzten Rahmen versehen, der mittels einer LED-Hintergrundbeleuchtung in unterschiedlichsten Farben erstrahlt.

TECHNISCHE DATEN

Motor	Reihensechszylinder (OM 471) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenventile; Common-Rail-Einspritzung, max. Einspritzdruck bis 2.700 bar; Euro 6e per SCR-Kat, gekühlter Abgasrückführung und Partikelfilter
Bohrung/Hub	132/156 mm
Hubraum	12.809 cm ³
Verdichtung	20,3 : 1
Leistung	350 kW/476 PS bei 1.600/min
Drehmoment	2.300 Nm bei 1.100/min (2.500 Nm mit TopTorque-Drehmomenterhöhung vom 7. bis 12. Gang)
Motorgewicht	ca. 1.080 kg (trocken)
Leergewicht	7.660 kg



STARTSEITE

Einfache Kostenreduktion

BPW Reifendruck-Regelsystem Airsave – weniger Ausfälle und weniger Verschleiß bei Trailerreifen – automatische Nachregelung des Reifendrucks



Zum 1. Juli dieses Jahres ist es soweit: Die UN ECE R 141 tritt in Gänze in Kraft. Damit ist ein Reifendruck-Überwachungssystem (Tire Pressure Monitoring System, TPMS) oder ein automatisches Reifendruck-Regelsystem (Tire Pressure Refill System, TPRS) nicht nur für alle Trailer mit neuer Typgenehmigung Pflicht, sondern durch die Bank für alle neu zugelassenen Trailer.

Defekte Reifen als Sicherheitsproblem

Warum? Das ist schnell erklärt. Man muss sich nur die Bilanz des ADAC Truck-Service vor Augen halten: Rund 40.000 Einsätze zählt der Lkw-Pannendienst jährlich, zwei von drei gehen auf Reifenpannen zurück. Defekte Reifen sind also ein immenses Sicherheitsproblem – und das weltweit. Die UN ECE ist ein Regelwerk der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa; es gilt mithin weit über die Grenzen der EU hinaus. Zu den Vertragsparteien gehören unter anderem auch Länder wie das Vereinigte Königreich, Russland, Türkei, sämtliche osteuropäische Staaten, Südafrika, Australien und viele mehr. „Die Regelung gilt also für unterschiedlichste Länder. Das erklärt, warum das vergleichsweise einfache TPMS ebenso zulässig ist wie der automatische Druckausgleich mit TPRS“, sagt BPW-Produktmanagerin Caren Freudenberg.

Um die UN-Gesetzesnorm zu erfüllen, muss allein ein TPMS installiert sein, das bei einem Systemfehler oder bei einem Reifendruckverlust von mehr als 20 Prozent innerhalb von zehn Minuten eine Warnmeldung für den Fahrer ausspielt. Eine gute Sache, weil so nicht völlig unerwartet bei voller Fahrt ein Reifen platzen sollte. Auf der anderen Seite aber eine Vorschrift, die nur das Schlimmste verhindert. BPW geht mit dem Reifendruck-Regelsystem Airsave daher weit über die Pflicht hinaus – und verspricht auf diese Weise nicht nur ein Plus an Sicherheit, sondern nebenbei eine echte Kostenreduktion.

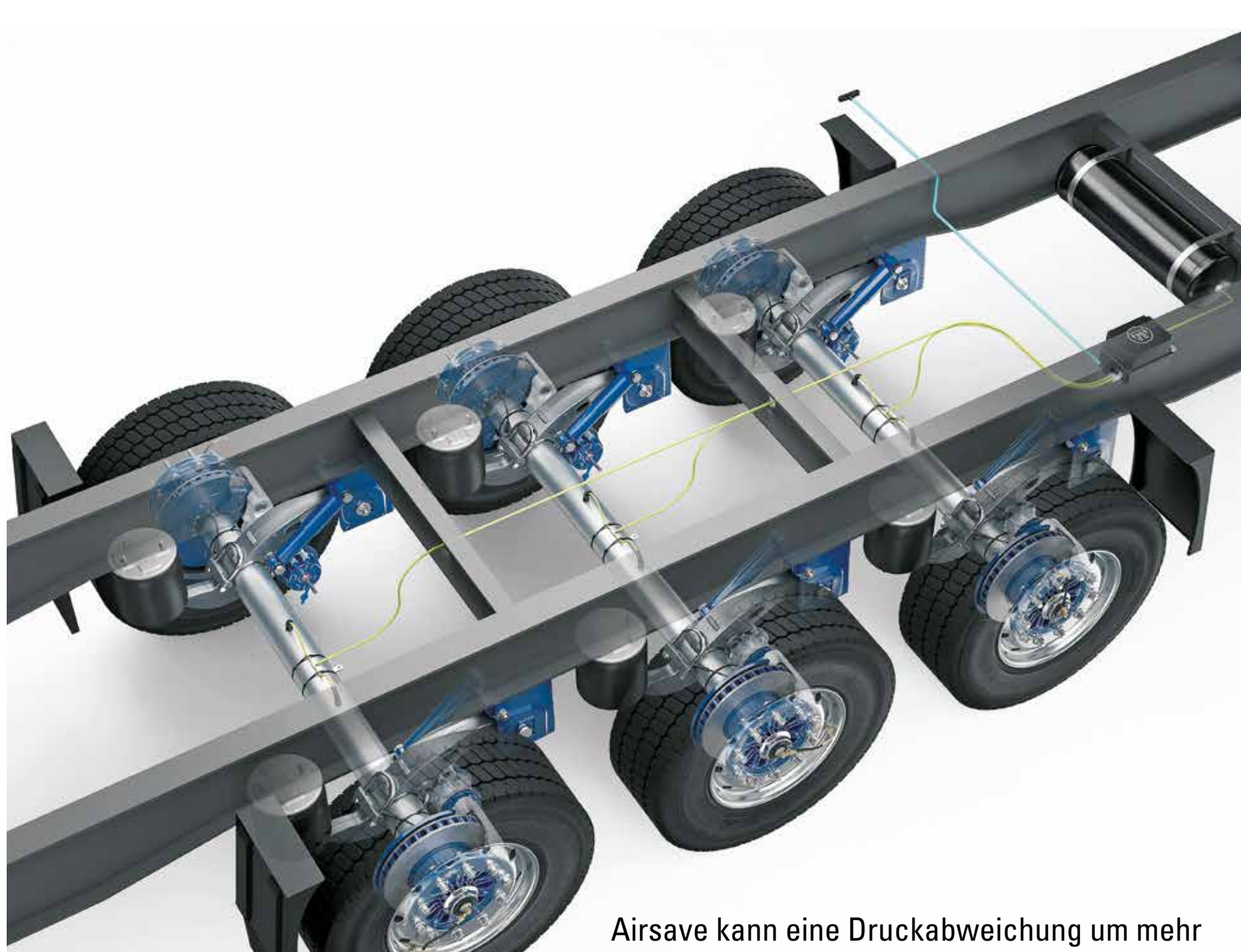
Ständige Nachregelung des Drucks

„Die Margen im Transportwesen werden immer kleiner. Das bedeutet: Alles, was Transportkosten spürbar senkt, entlastet die Bilanz des Transportunternehmers“, erklärt Freudenberg. Vor diesem Hintergrund sei es verblüffend, dass allein in Deutschland im Straßengüterverkehr Jahr für Jahr Millionen Liter Diesel zu viel verbrannt würden, die unnötig CO₂ in die Atmosphäre blasen, und dass Ummengen von Reifen vorschnell verschleifen, deren Nutzungsdauer mit einem Reifendruck-Regelsystem wie BPW Airsave erhöht werden könnte.



Das Airsave-Reifendruck-Regelsystem gleicht laut BPW eine Druckabweichung um mehr als fünf Prozent innerhalb von zehn Minuten vollautomatisch aus. Der Reifendruck wird dafür ständig kontrolliert und im Falle einer Abweichung vom Sollwert über eine Steuerbox mit Booster nachgeregelt. Airsave kann an die Telematik angebunden werden, bei einer Druckabweichung wird der Fahrer zudem durch eine Warnlampe auf das Problem aufmerksam gemacht und mit Einführung der UN ECE R 141 zukünftig auch über die CAN-Schnittstelle des Trailers im Truck informiert. „Bei einem Reifenschaden pumpt das System kraftvoll gegen den platten Reifen an – so kann der Fahrer sicher die Werkstatt anfahren und ungeplante Stillstandzeiten vermeiden“, sagt Freudenberg.

Die Produktmanagerin macht zudem eine Beispielrechnung auf: „Bei einem Dreiachser mit einer Laufleistung von 120.000 Kilometern im Jahr sowie einer durchschnittlichen Druckabweichung von zehn Prozent bringt Airsave einen Kostenvorteil von mehr als 700 Euro pro Jahr durch die Kraftstoffersparnis – rund 250 Liter – und die längere Nutzungsdauer der Reifen.“ Damit jeder Unternehmer das System in seinem Einsatz checken kann, hat BPW Online einen eigenen Wirtschaftlichkeitsrechner aufgesetzt. In der Regel sollten die Anschaffungskosten innerhalb des ersten Jahres rausgefahren werden können, heißt es. Noch schneller, wenn staatliche Fördergelder für das förderfähige System fließen.



Airsave kann eine Druckabweichung um mehr als fünf Prozent innerhalb von nur zehn Minuten ausgleichen – vollautomatisch.

„Wer jetzt über die Bestellung eines neuen Trailers nachdenkt, sollte Airsave gleich mitbestellen“, sagt Freudenberg. Für die BPW-Produktmanagerin stehen dabei insbesondere Trailer mit besonders werthaltigen Aufbauten wie Tank-Silo-Auflieger und Fahrzeuge für Gefahrgut-Transporte im Fokus. Außerdem sei die Kombination von Airsave mit Telematik und intelligenten Trailer-Fahrwerken wie der neuen Flottenkategorie iC Plus von BPW für große Flottenpraktiker unverzichtbar. „Die wirtschaftliche, zeitliche und organisatorische Entlastung lässt sich kein unternehmerisch denkender Flottenbetreiber entgehen“, ist sich Freudenberg sicher.

Großes Lob aus der Praxis

Nur: Bewährt sich das System auch in der Praxis? Darauf weiß Joachim Fehrenkötter Transport & Logistik hat mit Beginn des aktuellen ETM-Fehrenkötter-Praxistests auch das Airsave-System im Fuhrpark ausgetestet. „Erst waren damit die Trailer im Test gerollt. „Dann haben wir aber gesehen, wie gut das System funktioniert und nach und nach alle Anhänger damit ausgestattet“, erzählt Fehrenkötter.

Airsave-funktioniere fehlerfrei, bis dato sei mit der BPW-Technik kein einziger Reifen mehr geplatzt. „Dadurch, dass die Reifen immer im richtigen Luftdruck-Bereich gehalten werden, werden sie nie plötzlich und ungeplant kaputtgefahren. Aber es ist ja nicht nur das. Auch die Problematik, einen zu niedrigen Luftdruck am inneren Reifen auszugleichen, vielleicht noch mit einem Ventil, das schwer zu erreichen ist – die gibt es nicht mehr“, sagt Fehrenkötter.

Auch wirtschaftlich überzeugt ihn Airsave. „Wir achten seit 25 Jahren sehr auf den Luftdruck und wissen daher der Kostenseite bringt. Wenn ein Reifen Druck verliert und Fahrer und Werkstatt haben da kein Auge drauf, dann fehlen schnell zwei oder drei bar Druck. Und das fällt dann erst beim nächsten Flottencheck nach einem Viertel Jahr auf – da ist der Verschleiß entsprechend hoch“, erklärt der Geschäftsführer. Dass Airsave automatisch den Reifendruck nachregelt, ist für ihn ein entscheidender Vorteil. „Warnanzeigen kann man auch mal ignorieren, wenn man es eilig hat oder für den Moment kein zu großes Problem darin sieht. Da sind wir mit Airsave einfach fein raus. Das ständige Nachfüllen ist save. Und es funktioniert. Ich kann es nur empfehlen“, gibt sich Fehrenkötter überzeugt.

idem TPMS als günstige Alternative

Ganz nach Kundenwunsch kann BPW neben Airsave aber dennoch auch ein einfaches Reifendruck-Kontrollsystem liefern. Das idem TPMS setzt als günstige Lösung auf Felgen- oder Ventilsensoren, die ohne Spezialwerkzeuge angebracht werden können. Über die Funktion „Smart TPMS“ kann dazu neben der Warnung an den Fahrer auch eine E-Mail an den Fuhrparkleiter oder einen Service-Partner ausgespielt werden.

Für Freudenberg haben auch solche Kontrollsysteme ihre Berechtigung. Die BPW-Produktmanagerin erwartet aber, dass sich automatische Druckregelungen wie Airsave durchsetzen werden. Weniger Ausfälle, weniger Verschleiß, weniger Verbrauch, mehr Sicherheit – diese Pluspunkte kann man sonst in dieser Kombination schließlich kaum auf einen Schlag abräumen.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Karl-Heinz Augustin, BPW, Fehrenkötter/Sebastian Vollmert

700

Euro

pro Jahr

SO HOCH
BEZIFFERT BPW
DIE KOSTEN-
ERSPARNIS
MIT AIRSAVE
DURCH EINEN
GERINGEREN
KRAFTSTOFF-
VERBRAUCH

Weniger Verbrauch, mehr Sicherheit – das Reifendruck-Regelsystem empfiehlt sich auch für Fahrzeuge mit werthaltigen Aufbauten.



Von außen ist die Airsave-Regelanlage kaum auszumachen.



STARTSEITE

Ganz neu aufgestellt

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



eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL

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 [hier](#).

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 ab und helfen Sie auf diesem Wege mit, Ihre persönlichen Favoriten zu küren.

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 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!

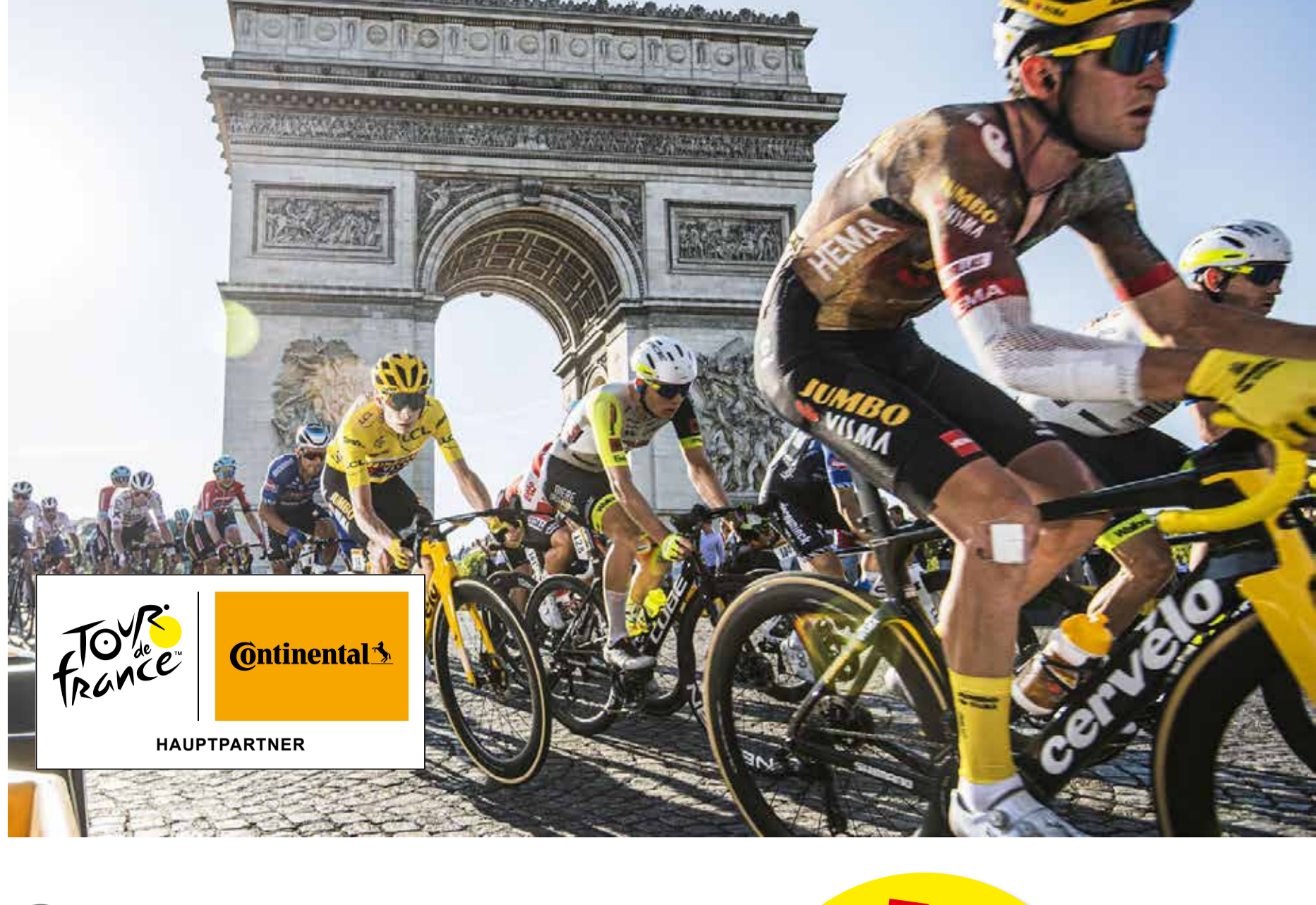
Die Kandidaten und Kategorien

Text: Markus Bauer | Fotos: ETM

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.



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.



V O L V O

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.



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.



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





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 CSRD-Reporting.

Autohof24 Leipzig-Flughafen



Der 24-Autohof Leipzig Flughafen verkörpert als Multi-Energy-Autohof einen zeitgemäßen Ort der Mobilitätvielfalt. 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.

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 Parking.

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.

Volvo Electric-Trucks

VOLVO

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 Westselrichter 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 CSRD-Reporting.

Aral Fleet Solutions



Fleet Solutions

Die Mobilitätswende und die Senkung der CO₂-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-Ladenetzes 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 Speditoren 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.

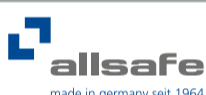
Der EcoDuo ist eine Fahrzeugkombination von zwei Standard-Sattelauflegern, verbunden über ein Dolly, der mit nur einer Zugmaschine gefahren wird. Die Standard-Sattelaufleger können problemlos auf die Schiene, aber auch auf Fahren



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 CSRD-Reporting.

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 bilden



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.

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.

Sicherheit

Jost KKS



Das KKS ermöglicht, das Auf- und Absatteln des Sattelauflegers 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 Klattern 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 Maßunebenheiten 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 form-schlüssig zu sichern.

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.

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.



Der neue Termin steht: Vom 11. bis 14. Juli steigt der Truck-Grand-Prix 2024. Auch 2024 dreht sich am Nürburgring zum Truck-Grand-Prix wieder alles um packenden Rennsport, Party mit mitreißender Live-Musik und die Themen, die die Lkw-Branche bewegen. Und auch FERNFAHRER ist im Rahmen seiner Roadshow beim Truck Grand Prix mit vielen Aktivitäten vertreten.

Rennen, Musik und Branchentreff

Neben der Goodyear FIA European Truck Racing Championship, bei der Norbert Kiss, Jochen Hahn und Co. um die Meisterschafts-

punkte kämpfen, sind die ADAC GT Masters mit ihren spektakulären Boliden am Start. In der Müllenbachschleife steigt zudem das traditionelle Live-Open-Air mit einer gekonnten Mischung aus Country- und Party-Musik.

Dazu präsentieren sich auf der großen Industriemesse mit mehr als 60 Ausstellern die Größen der Branche. Bereits am Freitag lädt der ADAC zum alljährlichen Truck Symposium, wo Akteure aus Industrie, Politik und Verbänden sich zu den brennenden Themen der Transportbranche austauschen.

Mehr unter www.eurotransport.de/fahrzeuge/trucksport



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

eurotransport TV



eurotransportTV liefert umfassende Informationen und interessante Inhalte für alle, die in der Transportbranche aktiv sind – angefangen beim Fahrer bis hin zum Flottenchef. Hier erhalten Sie Einblicke in alles, was sich in dieser dynamischen Branche ereignet, von aktuellen Entwicklungen bis hin zu Details zwischen Vorder- und Hinterachse. Entdecken Sie unsere Videos auf unseren Plattformen:

- eurotransport.de/tv (werbefrei)
- youtube.com/@FERNFAHRER
- facebook.com/fernfahrermagazin
- youtube.com/@Eurotransportde
- facebook.com/eurotransport.de
- instagram.com/fernfahrermagazin

eurotransport jobs

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

KONTAKT

Der schnelle Draht bei
Fragen und Anregungen

Redaktion **Vertrieb**
Tel. 07 11/784 98-31 Tel. 07 11/784 98-17
transaktuell@etm.de vertrieb@etm.de



STARTSEITE

LEASING/LKW-VERMIETUNG

MIETEN SIE DIE FREIHEIT UNABHÄNGIGE ENTSCHEIDUNGEN ZU TREFFEN

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.
Drive the Future.

BFS
BUSINESS FLEET SERVICES

autorisierter Werkstattpartner von:
SCHMITZ CARGOBULL **KRONE**

Trailerservice ✕ Unfallreparatur
Fahrzeugbau ✕ Kühlfahrzeuge

Kühlsattelaufleger-Vermietung

Tiefkühl, Pharma, Blumenbreite & Doppelstock
auf Anfrage auch zusätzlich mit Quertrennwand,
Ladebordwand und Multitemperatur lieferbar!
wahlweise mit **Kaufoption** bzw. **Vollservice**

MEVISSSEN
Nutzfahrzeug GmbH

(D) 52382 Niederzier
Telefon: 02428 - 803710
www.mevisssen.de

VERSCHIEDENES

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

www.stark-waschanlagen.de

NEUE HOTLINE

00800 03627867

KOSTENLOSES HILFETELEFON

Docstop www.docstop.eu

LKW-FAHRER GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter:
040 - 60 94 55 30
www.lkw-fahrer-gesucht.com

Doppelter Bley - Einfaches Prinzip

OVERALLS
WILHELM BLEY HANDELSVERTRUNG
Staufening 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

Truck-Trailer-Bus

Mobiler Service 0172-4017968
www.unfallvermessung.de

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

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

HSchoch

HS-BOX® P4000®
das Palettenstaukastensystem

HS-BOX® LB1000®
unser Ladeboxeinsatz

HS-BOX® FAMILY
UNSERE CLEVEREN PLATZHALTER

* Nur in Verbindung einer Neubesetzung der HS-Box® P4000® erhältlich, keine optionale Nachrüstung möglich.
Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtümer, Änderungen und Druckfehler vorbehalten. Ein Angebot der HS-Schoch® GmbH, ein Unternehmen der HS-Schoch® Gruppe.

#hsschoch
hs-schoch.de

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA WHEELS

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

autorisierter Großhandel

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

WALTER LEASING

Tautliner zu verkaufen

Neue Planet Farbe nach Wahl.

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

Preis ab **€ 4.900,-**

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

WERKSTATT

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

www.stark-waschanlagen.de

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865. **seenotretter.de**

SOS-KINDERDORF STIFTUNG

WERDEN SIE SINNSTIFTER!
Nachträglich und / oder langfristig. www.sos-kinderdorf-stiftung.de

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

AUS- UND WEITERBILDUNG

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

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

FAHRSCHULE B. MUELLN
AUSBILDUNGSCENTER FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE-MUELLN.DE | TEL. 07024 8036119
FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÖNIGEN

Überwachen Sie sich!

Bewirb Dich hier!

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

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

DEKRA

DEKRA Akademie 50 Jahre
Bildungserfahrung

Zukunftsbranche Transportlogistik

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

Wir beraten dich gerne ausführlich!
Telefon: 0711.7861-3939
E-Mail: service.akademie@dekra.com
www.dekra-akademie.de/transport-und-gefahren

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

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

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

Anzeigenmarkt:

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

Vertrieb:

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

Anzeigenverwaltung:

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

Herstellung:

Thomas Eisele

trans aktuell erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr, davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten, © by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt ab Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

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

Anzeigenpreisliste: Nr. 33, 2024,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

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

Unterstützer von



STARTSEITE