



Stromer versus Brennstoffzelle

Uneinig über Technologien

Der Sachverständigenrat nennt die desolante Infrastruktur und die Dekarbonisierung als zentral für den Güterverkehr. Aber welche Antriebstechnologie ist zu priorisieren?

Das besondere Bild

Logistik für Strom aus Windkraft

Für eine neue Stromtrasse braucht es 920 Kilometer Kabel. DB Schenker koordiniert den Transport aus Japan und Mannheim.

Kommentar

Wegweisende Europawahl

Die Branche blickt auf die Europawahl. Viele Wähler unterschätzen das Europa-parlament, meint Redakteur Ralf Lanzinger.

Hintergrund

Preiswürdiges Engagement

Gutes tun für Lkw-Fahrer – und jetzt zum DocStop Award 2024 anmelden. Die Anmeldefrist läuft bis 31. Juli.

Hintergrund

Viel Bewegung beim eCMR

Das Open Source-Modell für den digitalen Frachtbefehl der Open Logistics Foundation läuft. Jetzt stehen nächste Schritte an.

Anzeige



Bosch Service Solutions

Wir machen Logistik effizienter, sicherer und nachhaltiger

bstp.eu

Technik fürs Leben

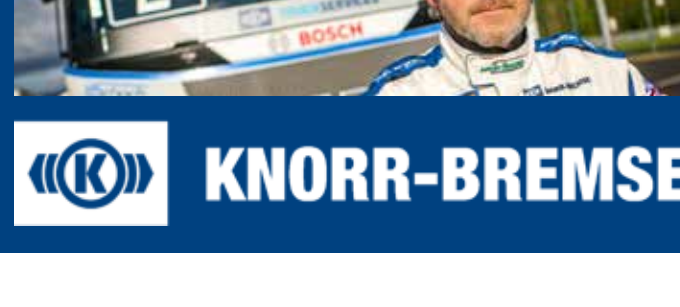


BOSCH

Anzeige

LESERWAHL

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



KNORR-BREMSE

Politik und Wirtschaft

Wo es zwickt: Alpentransit und Lang-Lkw

Ein digitaler Round-Table der CSU-Kommission Verkehr zeigt auf, wo es aus Sicht der Branchenunternehmer hakt. Europapolitiker Markus Ferber informiert zudem über den Stand bei wichtigen Richtlinien.



Schwerpunkt Europawahl

Was die Parteien wollen

Für die Europawahl am 9. Juni hat der Bundesausschuss 35 Parteien zugelassen. Für die Transport- und Logistikbranche geht es um viel. trans aktuell hat die Forderungen der derzeit im Bundestag vertretenen Parteien in einer übersichtlichen Tabelle zusammengefasst.



Spedition und Logistik

Clever CO₂ vermeiden mit dem Eco Performance Award

Ein Preis, der nachwirkt: 2015 holte sich Contargo für seine Nachhaltigkeitsaktivitäten die Trophäe. Für den Eco Performance Award 2024 können sich Unternehmen noch anmelden.

Mehr als „nur“ ein Lkw

BKF-Ausbildung beim ZDF: Neben dem Fahren und dem Umgang mit Fahrzeug und Equipment stehen auch Lichtgestaltung oder Kameraaufbau auf dem Stundenplan.



Schwerpunkt Reifen

Pneus in fünfter Generation

Continental hat seine neue Reifenbaureihe Conti Eco HS/HD der fünften Generation vorgestellt. Die neuen Pneus versprechen sparsameren Verbrauch und eine hohe Laufleistung.

Pulsierender Reifen-Treff

Als globaler Treffpunkt für Experten der Reifen- und Räderbranche präsentiert sich die Reifenmesse „The Tire Cologne“ vom 4. bis 6. Juni in Köln. Über 370 Aussteller sind vor Ort.

Fahrzeug und Technik

Außen schlank, innen üppig

Volvo FH Aero – die windschlüpfrige Front inklusive Kamerasystem spart deutlich Kraftstoff ein. Gleichzeitig geizt das XXL-Fahrerhaus nicht mit Platz und bietet viele Features für den Fahrer an.



Leserwahl 2024

Ganz neu aufgestellt

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

Für echte Gewinner

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

Kandidaten in 23 Kategorien

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



DEKRA solutions

Relevante Player der Antriebswende

Batterie, Wasserstoff oder Oberleitung – welche Technologie setzt sich bei schweren Nutzfahrzeugen durch? Wie sich DEKRA zu dem Paradigmenwechsel positioniert.

Vollgas mit Sicherheit

40 Jahre DTM – und seit 35 Jahren wird Europas Top-Rennserie von DEKRA begleitet. Ein Blick hinter die Kulissen der legendären Motorsportveranstaltung.

Tankstelle für das kleinste Element

In Zukunft soll es mehr Wasserstofftankstellen für Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb geben. DEKRA begleitet diesen Wandel mit der eigenen Expertise.

trans aktuell
VORTEILSWELT

Exklusiv für unsere Leser

Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

trans aktuell MARKT

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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

Fotos: Adobe Stock - thomaslerchphoto, Adobe Stock - PhotoSG, Contargo, Thomas Küppers, shutterstock/petmalinak, Volvo Trucks

Uneinig über Technologien

Frühjahrsbericht des Sachverständigenrates – Infrastruktur und Dekarbonisierung als zentrale Herausforderungen im Güterverkehr



Salz in die Wunde der Wirtschaft streut der aktuelle Bericht des Sachverständigenrates – eine dringend benötigte, kräftige Konjunkturerholung lässt weiter auf sich warten, so die Konjunkturprognose. Und im Güterverkehr sehen die Wirtschaftsweisen dringende Aufgaben, die zu erledigen sind.

„Güterverkehr zwischen Infrastrukturanforderungen und Dekarbonisierung“ fasst das Expertengremium die Lage in einem zweiten Kapitel des Frühjahrsgutachtens 2024 zusammen. Wie komplex die Gemengenlage in dem Bereich ist, macht eine Minderheitenmeinung deutlich. So ist die Sachverständige und Professorin an der TU Nürnberg, Veronika Grimm, beim Thema der zu fördernden Technologien im Rahmen der Verkehrswende anderer Meinung als ihre vier Kollegen.

Desolater Zustand der Infrastruktur

Einig ist man sich über die Herausforderungen – den zunehmend schlechteren Zustand der Straßen- und Schieneninfrastruktur als Belastung für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, die erforderliche Dekarbonisierung des Güterverkehrs.

„Die Verkehrsinfrastruktur ist in einem desolaten Zustand“, so eine Feststellung der Experten, und ohne größere Investitionen werde sie sich aufgrund der Zunahme des Güterverkehrs weiter verschlechtern. Für die Modernisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur empfehlen die Experten daher eine stärkere Nutzerfinanzierung, beispielsweise über eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut. Außerdem eine feste Zuweisung von Mitteln an Investitionsfördergesellschaften, um die Infrastrukturausgaben zu verstetigen und um für Planungssicherheit zu sorgen.

Ausbau der Schiene für mehr Kapazität

Um mehr Transporte auf die Schiene zu verlagern, brauche es mehr Kapazität. Und das wiederum setzte die Modernisierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur voraus, vor allem dort, wo der Schienengüterverkehr „bereits heute Effizienzvorteile gegenüber der Straße bietet, also auf langen, internationalen Strecken“.

In ihrem Bericht empfehlen die Wirtschaftsweisen zudem die eigentumsrechtliche Entflechtung der Infrastrukturgesellschaft DB InfraGo vom übrigen DB-Konzern – das könne dazu beitragen, den Wettbewerb im Schienengüterverkehr zu stärken. Auch sollte die Infrastrukturgesellschaft neben der Instandhaltung auch zusätzlich für Ersatzinvestitionen zuständig sein, so ein Vorschlag. Das könnte die Qualität der Schieneninfrastruktur erhöhen. Denn bisher würden diese Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert, was dazu führe, dass ökonomisch effiziente Instandhaltungen verzögert oder ganz unterlassen würden.

Dissens gibt es unter den Sachverständigen beim Thema Dekarbonisierung: Zum Erreichen der Klimaziele 2045 und vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel und Planungskapazitäten sollte der Schwerpunkt staatlichen Handelns zunächst auf einer Marktdurchdringung von batterieelektrischen (BE) Lkw liegen, so die Mehrheitsmeinung. Hier sei bereits die Marktreife der Fahrzeuge gegeben. Außerdem bringe diese Fokussierung deutliche Fortschritte bei der Dekarbonisierung. Und drittens würden die BE-Lkw auch die technische Basis für wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Lkw (FCE-Lkw) darstellen, die später „in schwer zu elektrifizierenden Anwendungen“ eingesetzt werden könnten.

Um den Straßengüterverkehr mittels BE-Lkw schnell und effizient zu dekarbonisieren, sollte der Fokus der staatlichen Unterstützung demnach zunächst dem Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für diese Lkw gelten, lautet ein Bullet Point im Bericht zum Güterverkehr.

Investoren für Ladeinfrastruktur

Handlungsbedarf sehen die Experten dabei noch bei den Rahmenbedingungen für private Investitionen in die Ladeinfrastruktur: Öffentliche Flächen für Schnellladepunkte entlang der Autobahnen sollten zügig und unbürokratisch bereitgestellt werden; parallel dazu müssen die Netzkapazitäten ausgebaut werden.

Welche weitere Standorte für Ladestationen geeignet und wie die dort aktuell und zukünftig verfügbaren Netzkapazitäten sind, sollte ebenfalls transparent kommuniziert werden.

Keine Fokussierung auf BE-Lkw

Prof. Dr. Veronika Grimm, ebenfalls Mitglied des Sachverständigenrates, schließt sich der Meinung ihrer Kollegen bei der Technologie-Frage nicht an: Wegen der Fokussierung auf den batterieelektrischen Antrieb dürfe die Vorbereitung des Markthochlaufs anderer Optionen wie FCE-Lkw nicht mit geringerer Priorität vorangetrieben werden, lautet ihr Argument.

Grimm verweist etwa darauf, dass eine solche Fokussierung das Risiko mit sich bringt, dass es Probleme in der Umsetzung und einseitige Abhängigkeiten geben könnte. Sie nennt als Beispiel Versorgungsengpässe bei Vorprodukten oder Hemmnisse beim Ausbau der Infrastruktur. Dies könne die Dekarbonisierung dann erheblich verzögern.

Wenn man sich nur kurzfristig und aufgrund von Verkehrsszenarien auf diejenigen Technologien, die zum aktuellen Zeitpunkt bereits ausgereift sind, beschränke, gefährde dies den Transformationsprozess. „Wenn Deutschland und Europa die langfristige Perspektiven der Technologieentwicklung außer Acht lassen“, würden sie „ihre Wettbewerbsfähigkeit bei wichtigen Zukunftstechnologien“ aufs Spiel setzen. Sie fordert daher als Handlungsempfehlung gegenüber der Politik für das Erreichen der Klimaziele die Berücksichtigung von allen Technologien, die bis zum Jahr 2045 eine tragende Rolle spielen.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Adobe Stock - thomaslerphoto

DIE KONJUNKTURPROGNOSE

- Die Konjunktur stabilisiert sich nach Ansicht der fünf unabhängigen Experten und dürfte im Jahresverlauf 2024 leicht anziehen, weil die Realeinkommen deutlich steigen.
- Auch die deutschen Exporte werden demnach im Verlauf des Jahres 2024 durch den zunehmenden Welthandel und den Anstieg der globalen Industrieproduktion zulegen.
- Für Deutschland erwartet der Sachverständigenrat ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 0,2 Prozent im Jahr 2024 und von 0,9 Prozent im Jahr 2025.

8

Prozent

DER DEUTSCHEN TREIBHAUSGASEMISSIONEN ENTSTEHEN IM GÜTERVERKEHR, DAVON ENTFALLEN 98 PROZENT AUF DEN STRASSEN-GÜTERVERKEHR

QUELLE: SACHVERSTÄNDIGENRAT

FRÜHJAHRSPROGNOSE EU

- Die EU-Kommission geht in ihrer aktuellen Frühjahrsprognose 2024 davon aus, dass in Deutschland 2024 und 2025 die Inlandsnachfrage wieder langsam anzieht, da die Reallöhne wieder steigen. In Verbindung mit einer verbesserten Verbraucherstimmung dürfte der private Verbrauch im Jahr 2025 wieder das Niveau vor der Pandemie erreichen.
- Nach einem starken Rückgang der Investitionstätigkeit in den vergangenen Jahren werde für 2025 eine Erholung des Investitionswachstums erwartet, auch dank der angenommenen Verbesserung der Finanzierungsbedingungen. -Wegen der anhaltend hohen Wohnungsnachfrage könnten ab der zweiten Hälfte des Jahres 2024 eine Erholung der Bautätigkeit dies unterstützen. Der Handel wird den Projektionen zufolge das Wachstum im Jahr 2024 nicht stützen und im Jahr 2025 nur einen geringen positiven Beitrag leisten. Die Hauptgründe hierfür sind demnach ein Verlust an Wettbewerbsfähigkeit in einigen (hauptsächlich energieintensiven) Sektoren.
- 2024 beeinträchtigt die schwache Auslandsnachfrage nach Investitions- und Vorleistungsgütern die deutschen Exporte. Insgesamt wird für das Jahr 2024 daher mit einem Anstieg des realen BIP-Wachstums um 0,1 Prozent prognostiziert; 2025 könnte es laut dem Bericht eine moderate Erholung auf 1 Prozent geben.
- Für die EU geht die Europäische Kommission in ihrer Frühjahrsprognose 2024 von einem BIP-Wachstum von 1 Prozent in der EU und 0,8 Prozent im Euro-Währungsgebiet aus. 2025 soll sich das BIP-Wachstum in der EU auf 1,6 Prozent und im Euro-Währungsgebiet auf 1,4 Prozent beschleunigen.

 **STARTSEITE**

Logistik für Stromtrasse



Foto: Deutsche Bahn / Max Lautenschläger

876 Kabeltrommeln mit circa 43.000 Tonnen Gesamtgewicht: Für Strom aus Windkraft lassen die Projektlogistik-Experten von DB Schenker aktuell 920 Kilometer Kabel multimodal befördern. Vom japanischen Kobe aus sowie aus Mannheim werden die Kabel nach Emden, Wesel und Krefeld transportiert.



STARTSEITE

Das oft unterschätzte Europaparlament



Foto: Adobe Stock - MDSAYDUL

Die Europawahl am 9. Juni ist wegweisend, insbesondere für die Transport- und Logistikbranche. Es geht um viel. Der aufgestaute Frust zahlreicher Spediteure und Transporteure entlud sich zuletzt im Januar bei den Bauernprotesten vor dem Brandenburger Tor in Berlin. Was bei vielen Diskussionen gerne unter den Tisch fällt: Die großen Räder, vor allem in der Verkehrspolitik, werden in Brüssel und Straßburg gedreht. Die Klimapolitik wie auch die Antriebswende bei Transportern und schweren Nutzfahrzeugen sind dafür nur zwei Beispiele. Bei so wichtigen Themen wie Datenschutz oder KI gibt die EU ohnehin die Richtung vor. Viele Wähler halten die nationalen Parlamente für viel einflussreicher als das Europaparlament. In Wahrheit ist es aber genau umgekehrt. Daher ist es jetzt so wichtig, welche Kandidaten es am 9. Juni ins Europaparlament schaffen und welche nicht.



Ralf Lanzinger
Redakteur

[Was die Parteien planen](#)



[STARTSEITE](#)

Preiswürdiges Engagement

Jetzt zum DocStop Award 2024 anmelden – Anmeldefrist bis 31. Juli



Die Sorge um das Wohlergehen von Lkw-Fahrern sollte kein Lippenbekenntnis sein. Aus diesem Grund gibt es seit 2007 die Initiative DocStop, und daher schreibt der Verein dieses Jahr wieder den DocStop Award aus.

Der Verein setzt sich dafür ein, dass Fahrer sich unterwegs medizinisch versorgen lassen können. Mit der jährlich vergebenen Auszeichnung will der Verein Unternehmen aus Transport, Industrie und Handel ehren, die über das normale Maß hinaus Einrichtungen und Leistungen zum Wohle von Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern bereitstellen.

„Berufskraftfahrer leisten Außergewöhnliches für die tägliche Versorgung. Sie verdienen deshalb unsere volle Unterstützung“, sagt Joachim Fehrenkötter, Vorsitzender von DocStop. Viele Unternehmen in der Transportbranche, aber auch in der Industrie und im Handel haben das erkannt und sorgen für das Wohl der Fahrerinnen und Fahrer, beispielweise mit der Bereitstellung kostenloser Duschen, mit Fitness- und Gesundheitsangeboten, ärztlicher Versorgung und vielem mehr.

Positive Beispiel zeigen

„Wir möchten, dass diese guten Beispiele Schule machen“, sagt Fehrenkötter. „Deshalb zeichnen wir einmal im Jahr die besten Unternehmen mit dem DocStop Award aus und machen das positive, fahrerfreundliche Engagement auf diese Weise öffentlich.“

Im vergangenen Jahr wurde etwa das Transportunternehmen Weigand Transporte aus Sittensen mit dem DocStop Award ausgezeichnet. Das Unternehmen überzeugte die Jury durch das Gesamtpaket von Wertschätzung sowie fahrerfreundlichen Einrichtungen und Leistungen. Anerkennung gab es für die sauberen und gut ausgestatteten Sozial- und Sanitärräume, den kooperativen Umgang, Schulungen und Teambuilding-Maßnahmen.

Auch dass Weigand unternehmensfremden Fahrerinnen und Fahrern sichere Parkplätze und Sanitäreinrichtungen bietet, fand Eingang in die Bewertung. „Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer sind das Herz unserer Branche und es liegt uns am Herzen, dass sie sich bei uns wohlfühlen und wertgeschätzt fühlen“, sagte Firmenchef Stefan Weigand bei der Preisverleihung 2023.

Laut DocStop können sich nicht nur Transportunternehmen bewerben: Auch andere Unternehmen, die sich über das normale Maß hinaus für die Gesundheit, das Wohlbefinden und die allgemeinen Lebensumstände von Berufskraftfahrern einsetzen, können sich angesprochen fühlen. Neben Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche können sich auch Betriebe aus der verladenden Industrie, Güterverkehrszentren sowie Logistik-Hubs oder Container- und Intermodal-Terminals um den DocStop Award bewerben. Ausgenommen sind Tankstellen, Raststätten, Autohöfe, Beherbergungsbetriebe und andere Unternehmen, deren Geschäftszweck der Versorgung, Verköstigung oder Unterbringung von Lkw-Fahrern dient.

Wichtig: Unternehmen können sich nicht nur selbst um den Preis bewerben. Auch Lkw-Fahrer können das Bewerbungsformular nutzen, um Unternehmen, die Ihnen besonders positiv aufgefallen sind, für die Auszeichnung vorzuschlagen.

Die Bewerbung erfolgt einfach und schnell über das Online-Formular; Bewerbungsschluss ist am 31. Juli 2024. Die Gewinner werden im Rahmen einer offiziellen Prämierungsfeier auf der Messe IAA Transportation 2024 in Hannover ausgezeichnet.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Doc Stop



Mehr Informationen und alle Teilnahmebedingungen sowie das Anmeldeformular gibt es unter www.docstop.eu/award



STARTSEITE

Viel Bewegung beim eCMR

Open Source-Modell für den digitalen Frachtbrief – Open Logistics Foundation plant nächste Schritte



Der digitale Frachtbrief (eCMR) spart ohnehin jede Menge Papier und reduziert den bürokratischen Aufwand. Das Open-Source-Modell für den eCMR, das die Open Logistics Foundation in enger Zusammenarbeit mit Logistikdienstleistern entwickelt, soll es den Unternehmen noch leichter machen. Für die offene eCMR-Plattform, die auf dem Deutschen Logistik-Kongress im Oktober 2023 vorgestellt wurde, gilt eine freie Lizenz. „Jeder darf sie in das eigene System einbauen und damit Geld verdienen“, sagt Andreas Nettsträter, CEO der Open Logistics Foundation, gegenüber trans aktuell. Auch die Integration in die eigene Fahrer-App sei möglich.

Krone und Lkw Walter nutzen eCMR

Die ersten Stimmen aus der Praxis, die die eCMR-Lösung der Open Logistics Foundation nutzen, sind positiv. Der Trailer-Hersteller Krone und das österreichische Transportunternehmen Lkw Walter haben im Januar dieses Jahres den eCMR eingeführt – als einen Bestandteil des Smart Assistant, dem Betriebssystem für digitale Trailer-Lösungen. Die Bilanz: eine effizientere Transportabwicklung und keine potenziellen Fehlerquellen mehr im Dokumentationsprozess.

Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit bei Themen wie dem eCMR kann erfolgreich sein, wie das Beispiel von Krone und Lkw Walter zeigt. „Partnerschaften werden immer wichtiger“, sagt auch Nettsträter. Vor ein paar Jahren wäre die Zusammenarbeit von zwei Wettbewerbern wie den Logistikdienstleistern Rhenus Logistics und Dachser zum Beispiel noch undenkbar gewesen. Doch beim Pilotprojekt der Open Logistics Foundation für den digitalen Frachtbrief habe sich gezeigt, dass der offene und partnerschaftliche Ansatz funktioniert.

4

/2022

SEIT DIESEM DATUM IST DAS ECMR-ZUSATZPROTOKOLL ZUM CMR-ÜBEREINKOMMEN DER VEREINTEN NATIONEN VON 1956 ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON GÜTERN IM INTERNATIONALEN STRASSENVERKEHR IN DEUTSCHLAND IN KRAFT

Anzeige

Hankook bekräftigt sein Engagement für eine nachhaltigere Industrie

Der richtige Reifen für die Energiewende auf der Straße

Hankook treibt den Wandel zu einer nachhaltigeren Logistik im Straßenverkehr weiter voran: Der Premium-Reifenhersteller unterstützt das Gemeinschaftsprojekt „Smart Green Logistics“, einer Logistikkoope-ration zwischen H2 Delivery sowie Samsung SDS, bei der Hyundai XCIENT Fuel Cell-Lkw im Regelbetrieb eingesetzt werden. Hankook sorgt mit seinen SmartFlex-Produkten für die passende Bereifung. Ziel ist es, bis 2030 den Alltagsbetrieb auf insgesamt 150 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auszubauen.

„Wir freuen uns sehr, dieses Pilotprojekt zusammen mit unserem Partner der H2 Green Power & Logistics GmbH aktiv mitzugestalten, und schätzen das Vertrauen, dass die Spezialisten für grünen Wasserstoff im Bereich Nutzfahrzeuge in unsere Produkte setzen. Gemeinsam tragen wir dazu bei, mit dieser Technik die Transportbranche ein Stück weit nachhaltiger aufzustellen“, sagt Manfred Zoni, Vertriebsdirektor und Head of Sales Truck and Bus bei Hankook Reifen Deutschland.



Allround-Talent mit sehr hoher Tragfähigkeit

Die Wahl für die passenden Reifen fiel auf die Hankook SmartFlex-Serie. Gefragt für den bundesweiten Routeneinsatz sind zuverlässige und leistungsstarke Pneus. Daher stattet Hankook die Fuel Cell-Wasserstoff-Lkw mit seinen Allround-Talenten aus der SmartFlex-Serie aus. Die

Modelle zeichnen sich durch hohe Sicherheitsreserven und erhöhte Tragfähigkeit aus und bieten auch bei überraschenden, winterlichen Straßenverhältnissen gutes Traktionsvermögen.

„Wir bringen die Energiewende auf die Straße – das geht nicht ohne Reifen. Es freut uns besonders, dass wir mit Hankook einen Partner an unserer Seite haben, der mit Sinn und Leidenschaft

für nachhaltige Innovationen unsere klimafreundliche Fahrzeugflotte ins Rollen bringt“, sagt Otto Uhlhorn, COO und Prokurist bei H2 Green Power & Logistics GmbH.

Hankook bietet seinen Kunden im Truck- und Bus-Segment mehr als nur Bereifungslösungen. Natürlich stehen bei den Produkten Qualitätsmerkmale wie Sicherheit, Laufleistung, Widerstandsfähigkeit und Runderneuerbarkeit im

Bei der Übergabe in Magdeburg zum Start in den Regelbetrieb: (v.l.n.r.) Alexander Zang (Head of External Business and Process Innovation Germany, Samsung SDS), Holger Guse (LKW Senior Sales Manager, Hankook Reifen Deutschland), Tobias Bansa (Manager Process Innovation, Samsung SDS), Robert Luck (LKW Sales Manager & Key Account Fleets Germany, Hankook Reifen Deutschland).

bei der Entwicklung leistungsfähiger und somit nachhaltiger Produkte. Es ist dieser innovative Ansatz in der Produktentwicklung zusammen mit dem Drang Vorreiter bei der Wende hin zum emissionsfreien Güterverkehr zu sein, der uns in diesem Projekt alle verbindet“, fügt Alexander Zang, Head of External Business and Process Innovation bei Samsung SDS Germany, hinzu.

Langjähriges Engagement für eine nachhaltigere Industrie

Hankook unterstreicht mit dem Projekt seine Ambitionen für eine klimaschonende und nachhaltigere Logistik. Bis 2050 will der Reifenhersteller CO₂-Neutralität erlangen. Hankook ist darüber hinaus in verschiedenen Initiativen für unternehmerische Nachhaltigkeitspraktiken engagiert und unterstützt umweltschonende Richtlinien wie die für nachhaltige Naturkautschuk-Erzeugung.

Foto: HANKOOK Reifen Deutschland GmbH

„In der Logistik gibt es ständig Rollenwechsel. Mal bin ich Kunde, mal Versender“, so Nettsträter. Bei dem Pilotprojekt ist Rhenus Logistics in die Rolle des Versenders geschlüpft, Dachser in die des Transportunternehmens. Rollenwechsel dieser Art machen es laut Nettsträter sowieso schwer, in Hierarchien zu denken. Gute Voraussetzungen für eine Partnerschaft unter Wettbewerbern – selbst, wenn es erstmal ungewöhnlich klingt.

Mitglieder bestimmen Themen

Die Ideen für Projekte kommen von den mittlerweile rund 30 Mitgliedsunternehmen. Je nachdem, ob die Idee bei den anderen Mitgliedern Zustimmung findet, entsteht eine eigene Arbeitsgruppe, eine Working Group. „Wir arbeiten an der Basis zusammen, bei spezifischeren Themen können die Unternehmen eigene Lösungen und Mehrwerte bieten“, beschreibt Nettsträter die Grundidee der Open Logistics Foundation. „Daher machen wir auch kein Geschäftsmodell kaputt.“ Stattdessen fördere das Konzept Innovation und Differenzierung – und sei dadurch gut für den Wettbewerb. Die Unternehmen sparen laut Nettsträter durch die einheitlichen Modelle Ressourcen, die sie stattdessen in individuelle Zusatzmodule investieren können. „Dafür geben die Kunden Geld aus.“

Die Stiftung organisiert vor allem und bringt die Unternehmen an einen Tisch. Die technologische Umsetzung liegt in der Regel bei den Mitgliedern. So arbeitet bei Rhenus Logistics momentan ein mehrköpfiges Team neben ihrem Tagesgeschäft an einer Weiterentwicklung der eCMR-Lösung.

Test in großem Netzwerk geplant

Das Zwischenziel ist nach dem Start im Oktober 2023 mittlerweile erreicht: Die eCMR-Lösung kann zwischen Wettbewerbern wie Rhenus Logistics und Dachser funktionieren. Bis zum Sommer soll ein größeres Netzwerk, auch mit Verladern, stehen. In einem nächsten Schritt plant die Open Logistics Foundation den operativen Betrieb auf ausgewählten Linien – im besten Fall bis Ende des Jahres. „Das liegt aber nur bedingt in unserer Macht“, sagt Nettsträter. Die Unternehmen müssten entsprechend mitziehen.

Die Nachfrage nach einer Mitgliedschaft ist laut Tillmann groß. Mit Google, Rhenus und DB Schenker sind die großen Logistikdienstleister dabei. Anfang des Jahres ist auch die Zufall Logistics Group beigetreten und laut Nettsträter kommen immer mehr kleinere IT-Dienstleister und Start-ups dazu.

Rund zwei Jahre nach dem operativen Start der Open Logistics Foundation gibt es Working Groups zum eCMR, digitaler Luftfracht, Zollabwicklung und -bestimmung – und seit Anfang März eine zu Track & Trace unter der Leitung von DB Schenker. Weitere Projekte könnten bald eine Fahrer-App speziell für den Spotmarkt und eine Lösung zum Emissions-Reporting sein. Ide- en gibt es also mehr als genug.

Text: Franziska Nieß |

Foto: Open Logistics Foundation

BGL startet Feldversuch eCMR

Cleverere Vernetzung hilft



STARTSEITE

Alpentransit und Lang-Lkw

Digitaler Round-Table der CSU-Kommission Verkehr – Politiker und Praktiker im Austausch



Die Europawahl steht an (siehe Seite 6), die künftige Besetzung des Europäischen Parlaments bestimmt auch die Richtung der Verkehrspolitik in den Mitgliedsländern. Auch in Bayern – die Mitglieder der Kommission für Bauen, Verkehr und Infrastruktur der CSU hatten sich daher mit Experten aus der Branche zu einem digitalen Round Table zusammengefunden.

Finanzierungsvorschlag der Fraktion

Spannend machte es dabei Ulrich Lange MdB und stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Die Fraktion werde einen neuen Vorschlag für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vorlegen, damit nicht mit jedem Regierungswechsel „eine neue Sau durchs Dorf“ getrieben werde. Einschränkung: „Dies werden wir aber definitiv nicht vor der Sommerpause tun“.

Markus Ferber MdEP (EVP) brachte die Runde auf den aktuellen Stand hinsichtlich des Green Freight Transport Package der EU. Das Gesetzgebungspaket zur Ökologisierung des Güterverkehrs wurde im Juli 2023 präsentiert, mit Ausnahme der neuen Richtlinie für den Kombinierten Verkehr (KV), die erst Anfang November vorgeschlagen wurde.

Das Paket enthält eine Verordnung zur Schieneninfrastruktur, eine standardisierte Methode zur Berechnung von Transportemissionen sowie eine Überarbeitung der Richtlinie über Abmessungen und Gewichte von Lkw. „Die Revision der Maße und Gewichte-Richtlinie hat als Ziel die Anpassung an heutige Standards, die Stärkung von emissionsfreien Technologien sowie mehr Flexibilität für die Branche“, sagte Ferber in seinem Impulsvortrag.

Fortsetzung nach EU-Wahl

Das EP habe die erste Lesung zum Schienenkapazitätsmanagement und zu den Maßen und Gewichte abgeschlossen. „Wir müssen allerdings die Europawahl abwarten. Wenn dann der EU-Rat wieder seine Ausrichtung hat, werden wir uns nach den Wahlen zum Trilog treffen und die Richtlinien legalisieren“, sagt Ferber zum weiteren Vorgehen. Bei der KV-Richtlinie sei wegen des Ende der Legislaturperiode noch wenig gemacht.



„Wir würden uns ins Knie schießen, wenn wir diese Option für mehr Effizienz und weniger Emissionen nicht“


MARKUS FERBER, ABGEORDNETER DES EUROPAPARLAMENTS (EVP), ZUM VERLÄNGERTEN SATTEL

Anzeige

Limited Edition: Unlimited cool

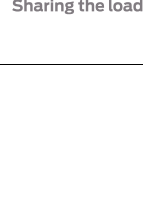
#together

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-Modell ist limitiert auf 400 Stück.

ford-trucks.de/produkte/f-max-select



Sharing the load

Eine Fortsetzung nach der Wahl sei aber unproblematisch, weil keine Diskontinuität bei den politischen Akteuren zu befürchten sei. Auf Anraten der Logistikexperten in der Runde will Ferber auch das Thema Lang-Lkw nochmals angehen und sich insbesondere für den verlängerten Sattelaufleger, also den Lang-Lkw Typ 1, einsetzen. „Wir würden uns ins Knie schießen, wenn wir diese Option für mehr Effizienz und weniger Emissionen nicht nutzen“, sagte der EVP-Politiker.

Weitere Themen, die die Logistik betreffen, sind laut Ferber die Richtlinie für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), steuerrechtliche Fragen beim Thema HVO 100 und grüner Wasserstoff sowie das Beihilfeverfahren gegen DB Cargo. Und natürlich die Frage, ob das für 2035 angekündigte Zulassungsverbot für Benzin- und Dieselmotoren in Stein gemeißelt ist: Kritiker sehen in einer Überprüfungsphase in den Rechtsvorschriften für das Jahr 2026 entsprechende Chancen, und auch Ferber sagt: „Am Markt vorbei werden wir das Verbot nicht hinbekommen, insbesondere wenn die Ladeinfrastruktur nicht gegeben ist.“

Branche fordert machbare Ziele

Damit sprach er den Praktikern aus dem Herzen: „Es sind die Halbschritte, die uns Sorgen machen. Wenn wir diese Verkehrswende schaffen wollen, funktioniert es nicht ohne Steuerung und eine finanzielle Unterstützung, die nicht sofort ausläuft oder gleich überzeichnet ist“, sagte der Präsident des Landesverbandes Bayerischer Spediteure (LBS), Henning Mack. Laut Mack wolle die rund 450 Mitgliedsunternehmen des LBS als diejenigen wahrgenommen werden, die die Transformation gestalten – jedoch mit machbaren Zielen.

Der Vizepräsident des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT), Christian Huber, sagte in der Runde, dass bei vielen der 1.200 Mitgliedsunternehmen der Eindruck bestehe, dass die europäische Verkehrspolitik von „Wolke 7 aus“ gemacht werde. Für die Unternehmen, die durchschnittlich 15 Lkw im Einsatz hätten, würden die Pläne für alternative Antriebe an der Praxis vorbeigehen. Wenn die EU sich auf eine steuerliche Begünstigung von HVO 100 als Alternative zum Diesel einigen könnte, so Huber, könnten die Betriebe mit ihren Euro-6-Fahrzeugen sehr schnell 80 Prozent der Emissionen im Straßengüterverkehr senken.

Der Präsident des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Jochen Quick, hielt ebenfalls nicht mit Kritik an der ausgehenden EU-Kommission hinter Berg. So enthalte die EU-Mobilitätspakete sinnvolle Ansätze, die eigentlich für Chancengleichheit sorgen könnten, „aber es wird nicht voll durchgesetzt“.

„Wir sind natürlich für einen CO₂-freien Güterverkehr, der Weg dorthin aber ist eine große Herausforderung“, sagte Quick und nannte die Personalkapazität, die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen sowie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und die Infrastruktur als Hemmnisse. Mit den CO₂-Flottengrenzwerten sei ein faktisches Verbrenner-Aus in wenigen Jahren beschlossen worden – dies gleiche einer Sprengfalle für die Branche.

Schwieriger Hochlauf für Hersteller

Laut Dr. Sascha Pfeifer, Fachgebietsleiter Transportpolitik beim Verband der Automobilindustrie (VDA) gestalte sich der Hochlauf batterieelektrischer und wasserstoffbetriebener Fahrzeuge als schwierig. „Die Fahrzeughersteller müssen die neue Konzepte umsetzen und gleichzeitig mit den herkömmlichen Fahrzeugen noch Geld verdienen, um die Transformation zu finanzieren“, sagte Pfeifer. Eine Voraussetzung sei aber auch eine entsprechende Ladeinfrastruktur, sowohl öffentlich als auch nicht-öffentlich.

GÜTERVERKEHR MIT FOKUS BAYERN

Bei dem Runden Tisch machten die Praktiker auch auf die speziellen Herausforderungen für die bayerischen Unternehmen aufmerksam:

- die Flughafeninfrastruktur in München. Laut Henning Mack vom LBS wird ein Großteil der Luftfracht aus Bayern über die Straße nach Frankfurt befördert: „Bei der Luftfracht sind wir in Bayern außergewöhnlich schlecht unterwegs, wir würden uns eine deutliche Fokussierung auf eine leistungsfähigere Struktur wünschen“.
- die Alpenverkehre, an erster Stelle die Verkehre über den Brenner. Mack vom LBS und Christian Huber vom LBT warnen vor einer weiteren Verschärfung der Lage und einer Eskalation auf Seiten Tirols. Die Blockabfertigung sowie die Baumaßnahmen auf der Autobahn Salzburg-Villach haben negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen.
- der Zustand der bayerischen Staatsstraßen. Wie Martin Wagle, MdL in Bayern (CSU), in der Runde sagte, komme hier aber bald das Baukonjunkturprogramm der bayerischen Landesregierung mit einem Budget von 500 Millionen Euro zum Einsatz.



„Wir sind natürlich für einen CO₂-freien Güterverkehr“

JOCHEN QUICK, PRÄSIDENT DES BUNDESVERBANDES WIRTSCHAFT, VERKEHR UND LOGISTIK (BWVL)

Anzeige



Für alle, die nach Erfolg streben.

Der neue eSprinter.
Vollelektrisch und mit bis zu 440 km Reichweite*.
Mehr unter www.mercedes-benz.de/esprinter-aktion.



Mehr erfahren



Mercedes-Benz

eSprinter Kastenwagen | Energieverbrauch kombiniert: 37,1-24,2 kWh/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO₂-Klasse: A¹

*Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 2017/1315/EU ermittelt.

¹Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.

„Wenn wir am Grundgerüst der Verkehrspolitik etwas ändern wollen, kommen wir an Brüssel nicht vorbei“, bekräftigte Pfeifer. Bei der Richtlinie Maße und Gewichte sei daher ein aktives Mitwirken der Bundesregierung wünschenswert, damit die geplanten vier Tonnen Mehrgewicht für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb auch umgesetzt werden. Und auch der verlängerte Sattel dürfe nicht vergessen werden: „Es wäre wichtig, dass im Trilog ein entsprechender Vorstoß erfolgt und der Typ1 noch eine Chance erhält, es auch in die EU-Verordnung zu schaffen“.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Daniel Biskup, Dierk Kruse/BWVL,
Thomas Küppers

STARTSEITE

Wahl der Superlative

Europawahl am 9. Juni: Für die Transport- und Logistikbranche stehen wegweisende Entscheidungen an



Es ist eine Wahl der Superlative: Rund 350 Millionen wahlberechtigte Bürger der Europäischen Union (EU) sind vom 6. bis 9. Juni 2024 aufgerufen, das zehnte Europaparlament zu wählen. In Deutschland sind rund 66 Millionen Bürger wahlberechtigt.

Bei der Europawahl stimmen die Wähler darüber ab, wer als Abgeordneter ins Europäische Parlament einzieht. Mit dem Kreuz auf dem Wahlzettel geht ein Votum für eine politische Partei oder politische Vereinigung einher. Gewählt wird allerdings kein bestimmter Kandidat einer Partei, sondern eine Wahlliste. Je nach Anzahl der Stimmen für die einzelnen Listen erfolgt die Entsendung ins Europäische Parlament nach der Reihenfolge der Namen auf den Wahllisten. Das heißt auch: Je mehr Stimmen die Partei oder politische Vereinigung erhält, desto mehr Personen können in das Europäische Parlament entsendet werden.

90 Prozent

WENIGER
CO₂-AUSSTOSS
BEI LKW
FORDERT DIE
EU-KOMMISSION
BIS 2040

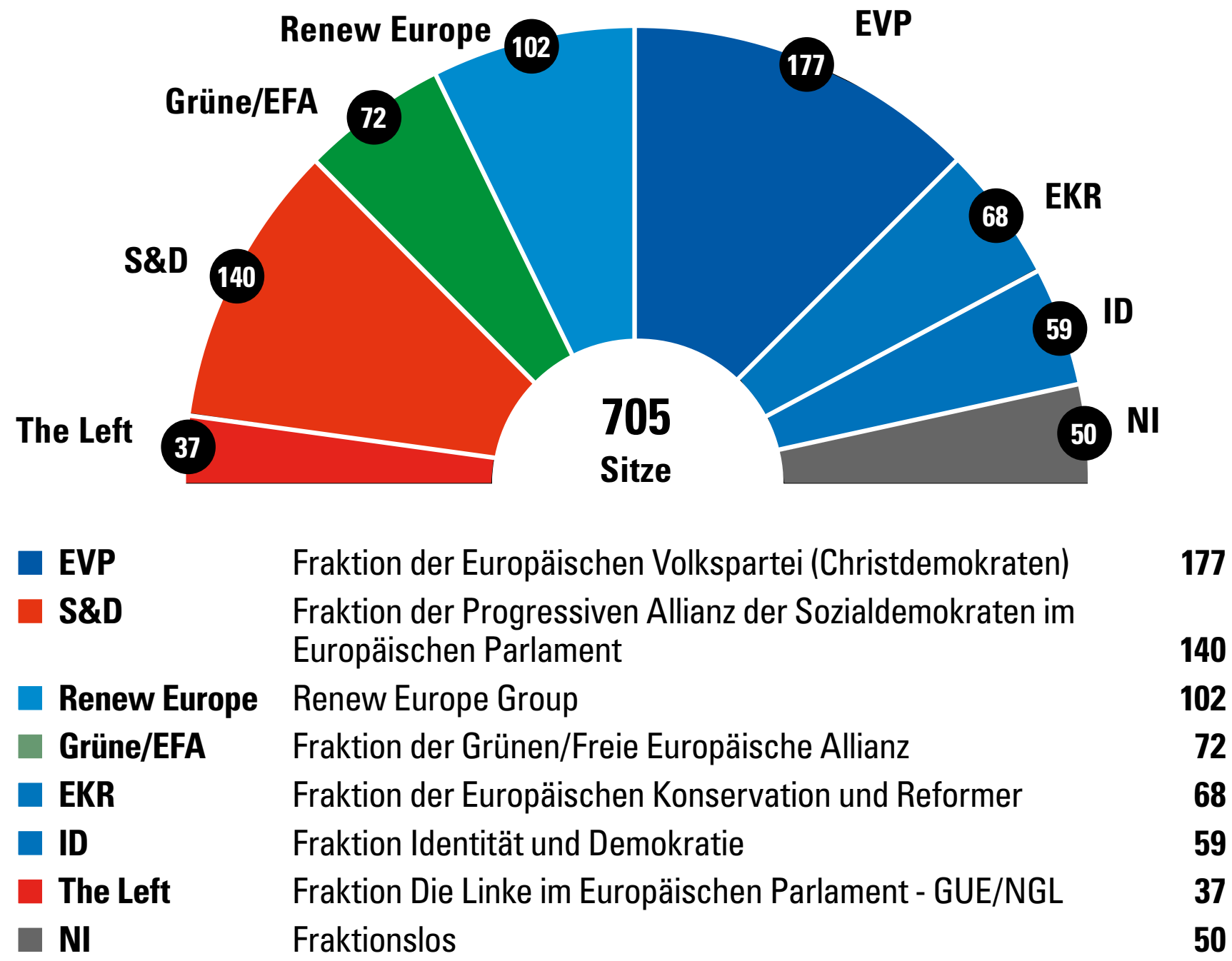


35 Parteien zugelassen

Für die Europawahl 2024 hat der Bundeswahlausschuss 35 Parteien und sonstige politischen Vereinigungen zugelassen. Ab Juni 2024 wird das Europäische Parlament insgesamt 720 Abgeordnete umfassen, 15 mehr als bei der letzten Wahl. Die Gesamtzahl der Abgeordneten darf 750 plus den Präsidenten nicht überschreiten. Bei der kommenden Wahl werden in Deutschland 96 Europaabgeordnete gewählt – genauso viele wie bei der Europawahl 2019.

SITZVERTEILUNG IM EU-PARLAMENT (SEIT DER WAHL 2019)

Europäische Union



Gemäß der Geschäftsordnung des Parlaments muss eine Fraktion aus mindestens 23 Mitgliedern bestehen, die in mindestens sieben verschiedenen Mitgliedsstaaten gewählt wurden.

Quelle: Europäisches Parlament

Für die Transport- und Logistikbranche geht es am 9. Juni um viel. Schließlich gibt das Europaparlament den nationalen Parlamenten die Richtung in wichtigen Fragen der Verkehrspolitik vor, beispielsweise zum Antriebstechnik oder Lkw-Maut.

Diskussion um Verbrenner

Zwar ist das Verbrenner-Aus zum 1. Januar 2035 bereits entschieden. Denn ab diesem Zeitpunkt muss der CO₂-Ausstoß bei Fahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen genau null Prozent entsprechen, heißt es in der EU-Verordnung 2023/851. Auch bei schweren Nutzfahrzeugen zeichnet sich ab, dass die Hersteller die CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge deutlich reduzieren müssen. So hat die EU-Kommission eine schrittweise Einführung strengerer CO₂-Emissionsnormen für nahezu alle neuen schweren Nutzfahrzeuge vorgeschlagen, und zwar bezogen auf den Stand von 2019. Demnach sollen die CO₂ Emissionen ab 2030 um 45 Prozent sinken, ab 2035 um 65 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent.

Beim Verbrennermotor ist das letzte Wort vielleicht noch nicht gesprochen. So sprechen sich einige Parteien explizit für die „Abschaffung des Verbrennerverbots“ aus.

Die wichtigsten Forderungen der Parteien mit Blick auf die Transport- und Logistikbranche hat trans aktuell zusammengefasst.

Verkehrsthemen bei der EU-Wahl :
eurotransport.de/eurowahl24

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

- Die Abgeordneten vertreten die Interessen der EU-Bürgerinnen und -Bürger auf europäischer Ebene.
- Die Abgeordneten wurden in den 27 Mitgliedstaaten der erweiterten Europäischen Union gewählt.
- Seit 1979 werden die Abgeordneten in allgemeinen und unmittelbaren Wahlen für eine Amtszeit von fünf Jahren gewählt.
- In Vorbereitung der Plenartagungen arbeiten die Parlamentarier in Ausschüssen. Momentan gibt es davon 27.
- Im Unterschied zum Bundestag gibt es im Europäischen Parlament keine Oppositionsfraktionen.

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION

- Die EU-Kommission nimmt die Funktion einer Regierung innerhalb der EU wahr.
- Die EU-Kommission vertritt die Interessen der Europäischen Union – nicht die Interessen eines bestimmten Mitgliedstaates.
- Das Gremium besteht aus 27 Mitgliedern – darunter dem Präsidenten, der die Kommission leitet, und mehreren Vizepräsidenten.
- Die EU-Kommission ist gegenüber dem Parlament verantwortlich. Die gesamte EU-Kommission muss zurücktreten, wenn das Parlament ihr das Misstrauen ausspricht.

STARTSEITE

AUS DEN WAHLPROGRAMMEN: DAS WOLLEN DIE DERZEIT IM BUNDESTAG VERTRETENEN PARTEIEN NACH DER EUROPAWAHL AM 9. JUNI 2024 IM TRANSPORT- UND LOGISTIKBEREICH UMSETZEN

	CDU/CSU	SPD	Bündnis 90/ Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD	Bündnis Sahra Wagenknecht
Klimaschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaneutralität in Europa bis 2050 • Der Weg dorthin: Emissionshandel mit sozialem Ausgleich, Ausbau erneuerbarer Energien sowie Kreislaufwirtschaft • Zur Kreislaufwirtschaft gehören neben der Weiterverwertung von Abfall auch die zirkuläre Nutzung von Wasser und Wärme. • CO₂-Kreislaufwirtschaft europaweit etablieren • Zum Energiemix gehören Erneuerbare Energien und die Kernkraft • Alle erneuerbaren Energie gleichwertig fördern, beispielsweise Photovoltaik, Windkraft, Geothermie, Wasserkraft sowie flüssige und feste Biomasse wie etwa Holz 	<ul style="list-style-type: none"> • Schnelles Handeln ist beim Klimaschutz erforderlich. Die EU muss 2050 klimaneutral sein • Feministischer Green Deal, bei dem alle Vorhaben zur Bekämpfung der Klima-, Arten- und Verschmutzungskrise auf auf ihre geschlechterspezifischen Auswirkungen auf Frauen überprüft werden • Mit Instrumenten wie beispielsweise dem Just Transition Fund und dem Social Climate Fund sicherstellen, dass alle Bürgerinnen und Bürger von einer grünen und nachhaltigen Zukunft profitieren. • Diese Mittel sollen unter anderem für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität nutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bis 2035 sollen erneuerbare Energien den wesentlichen Teil dazu beitragen, die Energieversorgung in der EU auf dem Weg zu 100 Prozent Klimaneutralität sicherzustellen • Überall in Europa die Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Verkehr steigern • Ausrichtung des Strommarktdesigns, der Netzentgelte und der Regulierung von Stromspeichern aller Art auf ein System aus 100 Prozent erneuerbaren Energien • Atomkraft ist keine nachhaltige Form der nachhaltigen Energiegewinnung und ungeeignet, die Klimakrise zu bekämpfen, denn: erheblich teurer als erneuerbare Energien und mit hohen Risiken verbunden 	<ul style="list-style-type: none"> • Erderwärmung auf 1,5 Grad begrenzen • Emissionshandel und Technologieoffenheit, um die europäischen Klimaziele zu erreichen • Schnellstmöglich ein internationales Emissionshandelsystem etablieren • Emissionshandel ist das effektivste und effizienteste Klimaschutzinstrument, da er ein klares Treibhauslimit vorgibt • Flottengrenzwerke ersatzlos abschaffen • Regulierungspause beim Green Deal. Unternehmen brauchen zunächst ausreichend Spielraum, um die bereits festgelegten Ziele umzusetzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Die früh industrialisierten Staaten haben eine besondere Verantwortung für den klimaneutralen Umbau – im Gegensatz zu den Ländern des globalen Südens • EU muss möglichst schnell aus fossilen Energieträgern aussteigen • Ausweitung verbindlicher Flüchtlingsrechte auf Klimaflüchtlinge • soziale und ökologische Standards auch entlang der Lieferketten auch für erneuerbare Energien, zum Beispiel seltene Erden und grünen Wasserstoff 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimatische Veränderungen bedürfen keinerlei spezieller Maßnahmen aufseiten Deutschlands • Das Paket „Fit for 55“ ist eine aus der Hand der EU-Kommission für die bis zum 2030 geforderte Reduktion der CO₂-Emissionen um 55 Prozent verglichen mit dem Jahr 1990 • Aufwendung von Mitteln auf etwaige künftige klimatische Veränderungen ist unnötig sowie ökonomisch und ökologisch unverantwortlich • Fossile Energieträger waren und sind die Grundlage unseres Wohlstands • Wir teilen die CO₂-Hysterie nicht 	<ul style="list-style-type: none"> • Extreme Aufrüstung ist schädlich: Ein Kampffjet verursacht in einer Stunde mehr klimaschädliche Emissionen als ein normaler Pkw-Fahrer in 17 Jahren • Der „Green Deal“ und seine Folgeprogramme sind von Lobbyinteressen geprägt, schlecht durchdacht, schlecht gemacht und vielfach klimaschädlich • Klimapolitik, die Treibhausgase im Verkehrssektor durch Einsparziele technologieoffen mindert • Aktuell und in näherer Zukunft kann der Energiebedarf einer mitteleuropäischen Volkswirtschaft nicht allein durch erneuerbare Energien gedeckt werden
Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Europa soll zum Zentrum für Künstliche Intelligenz (KI) und digitaler Innovation werden • Digital- und Datenunion mit einem modernen Wettbewerbsrecht und hochklassiger digitaler Infrastruktur, insbesondere einer europäischen Cloud sowie mit europäischen Speicher- und Rechenkapazitäten • flächendeckender Zugang zu 5 G und 6 G in jeder Region 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsequente Umsetzung und Weiterentwicklung der DSGVO • Bekämpfung von Desinformation, die innerhalb der EU ihren Ursprung hat sowie außerhalb • Bei digitalen Plattformen und KI soll Abhängigkeit von Herstellern außerhalb minimiert werden • Schnelles Internet für alle muss erschwinglich sein 	<ul style="list-style-type: none"> • Digitale Souveränität bedeutet die Entwicklung und Anwendung von Schlüsseltechnologien wie KI, Quantencomputing und -kommunikation in Europa • Bevorzugung von freier und quelloffener Software und Open-Data-Lösungen • EU-Mommission muss gemeinsam mit Mitgliedstaaten für europäische Standards zur IT-Sicherheit „made in EU“ sorgen, beispielsweise Software zur Steuerung von Bahninfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Pflicht zum Einsatz von Uplodad-Filtern abschaffen • Europäische Forschungsmittel gezielt zur Erforschung von Datenschutztechnologien und -infrastruktur einsetzen • Ablehnung von Netzsperrern, Chatkontrolle, Vorratsdatenspeicherung • DSGVO entbürokratisieren und weiterentwickeln 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot von Tracking und personalisierter Werbung • KI-Systeme, die Grundrechte verletzen, müssen verboten werden: Automatisierte Gesichtserkennung und Verhaltensklassifikationen in öffentlich zugänglichen Räumen wollen wir verbieten • In Schulen dürfen keine KI-Systeme eingesetzt werden, die Leistungen, Lernen oder Sozialverhalten bewerten 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Digitalisierungsverordnungen der EU lehnen wir ab, da sie immer auch Überwachung oder Zensur zum Inhalt haben • Die DSGVO, die Verordnung zum Leistungsschutzrecht und Upload-Filter sind abzuschaffen • keine digitale Erfassung sämtlicher Vermögenswerte in einem EU-Zentralregister • Die Entwicklung europäischer, quelloffener Hard- und Software ist zur Stärkung der digitalen Souveränität zu fordern 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine europäische Digitalstrategie, die uns von den US-Datenkraken ebenso unabhängig macht wie von chinesischen IT-Ausrüstern • Dazu gehört ein europäisches Zahlungssystem, das europäische Souveränität gegenüber Washingtoner Sanktionsdrohungen ermöglicht • Die Macht von Big Tech einschränken • Europa darf nicht länger eine digitale Kolonie der Vereinigten Staaten sein, sondern muss eine eigenständige digitale Infrastruktur aufbauen, die die die Bürger vor Überwachung und Manipulation schützt
Verkehr/Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Zukunftsperspektive für den sauberen Verbrennungsmotor schaffen • Verbrennerverbot abschaffen • Deutsche Spitzentechnologie beim Verbrennungsmotor erhalten und technologieoffen weiterentwickeln • synthetische Kraftstoffe spielen eine zentrale Rolle • keine Legalisierung von Cannabis • mehr in den Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze investieren – auch zur Stärkung der militärischen Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • Generalsanierung des Schienennetzes für 45 Milliarden Euro. Ebenso Bau und Ausbau europäische Bahnstrecken • wesentlich stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Rechnung: Ein Güterzug könnte 62 Lkw ersetzen. • Bis 2030 den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 30 Prozent des gesamten Güterfrachtverkehrs für Strecken über 300 Kilometer und bis 2050 auf mehr als 50 Prozent erhöhen • Aufbau der elektro- und wasserstoffbetriebenen Mobilität. Dafür sollen überall mindestens alle 60 Kilometer E-Schnelladestationen und alle 200 Kilometer Tankstellen für Wasserstoff aufgebaut werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Güterverkehr, der auf der Straße verbleibt, wird künftig zu einem weit überwiegenen Teil batterieelektrisch abgewickelt. Dazu braucht es den schnellen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Lkw entlang der europäischen Fernstraßen • Im Straßenverkehr lehnen wir den Einsatz von E-Fuels aufgrund von mangelnder Energieeffizienz sowie ebenfalls mangelnder Klima- und Umweltfreundlichkeit ab • Grünen Wasserstoff fördern wir im Straßenverkehr nur im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge • Freiwillige Nachrüstung von Abbiegeassistenten fördern, um schnell eine möglichst vollständige Abdeckung zu erreichen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Infrastruktur: Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren in der EU • Europarechtliche Hürden für die Planungsbeschleunigung abbauen • Gegen pauschale Verbote und für einen Wettbewerb der besten Technologien. Dies betrifft unter anderem den Einsatz von E-Fuels im Straßenverkehr für eine klimafreundliche Mobilität • Alternativen Kraftstoffe wie E-Fuels sollen sowohl als Reinkraftstoff wie auch als Beimischung zulässig sein • Mindestalter zum Erwerb des Führerscheins senken und begleitetes Fahren ab 16 Jahren ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Transportkosten sind ein wichtiges Mittel, um Transportwege zu reduzieren • Durch die verpflichtende Umsetzung und Erhöhung der Lkw-Maut in allen Mitgliedstaaten kann gewährleistet werden, dass höhere Distanzen auch höher bepreist werden • Dadurch gewinnt der Schienengüterverkehr gegenüber dem Lkw-Verkehr erhebliche Kostenvorteile. Die Einnahmen der Lkw-Maut sollen wie in der Schweiz der Förderung des Güterverkehrs zugutekommen • Die EU muss gewährleisten, dass das 740-Meter-Netz für den Güterverkehr tatsächlich bis 2030 europaweit umgesetzt wird • Große Industrie- und Gewerbegebiete sollen verpflichtend einen angemessenen Gleisanschluss vorhalten • Kommunen unterstützen, lokale Logistikzentren mit guten Arbeitsbedingungen einzurichten, um um Städte vom Lieferverkehr zu entlasten 	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Maut soll national gestaltet werden – die Regelung der Lkw-Maut durch die EU lehnen wir ab • Lkw-Maut soll dazu beitragen, den Transit-Güterverkehr auf die Schiene und Wasserwege zu leiten • Natürliche Ressourcen des Wassers effizienter nutzen sowie marode Schleusen und Wehre flächendeckend sanieren • Rheinschiene von Basel bis Rotterdam zukunfts-fähig ausbauen • Konzept der „Rollenden Landstraße“ und des Wechselbrückenumschlags soll für die Transitverbindungen durch Deutschland mit regelmäßigen Taktungen etabliert werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Marktmacht einer neuen Generation von Schattenbanken wie Big-Tech-Konzerne und FinTechs im Zahlungsverkehr bekämpfen. Das Bargeld muss geschützt werden • Spätestens bis Ende 2024 muss die EU-Mindestlohn-Richtlinie umgesetzt sein: Mindestlöhne sollen mindestens 60 Prozent des Medianlohns von Vollzeitbeschäftigten erreichen. Dies würde in Deutschland einem Mindestlohn von 14 Euro entsprechen • Folgen muss eine Verschärfung der ENtsenderechtlinie zur Sicherstellung gerechter Lohnzahlungen und gleicher Arbeitsbedingungen zwischen dem entsenden und Unternehmen im Aufnahmeland

Clever CO₂ vermeiden

Eco Performance Award – 2015 holte sich Contargo die Trophäe



Ob sie zu Fuß zur Arbeit kommt? Das ist in ihrem Fall nicht so einfach, weil sie kein festes Büro hat, sondern an unterschiedlichen Standorten arbeitet. „Doch für die Fahrten dorthin nutze ich den Zug, zählt das auch?“, fragt Kristin Kahl, verantwortlich fürs Thema Nachhaltigkeit beim Containerspezialisten Contargo, eher rhetorisch. Denn die Antwort darauf kennt sie natürlich: Ja, auch die Fahrt mit dem Zug ist ein Beitrag zur Nachhaltigkeit.

2015 hatte das Logistikunternehmen aus Duisburg den Eco Performance Award (EPA) gewonnen. Die Auszeichnung fand im festlichen Rahmen am Vorabend der Fachmesse Transport Logistic in München statt. Der EPA wird seit dem Jahr 2008 verliehen, die dahinterstehende Jury würdigt damit erfolgreiche Beiträge zur Nachhaltigkeit in der Branche. Neben der konsequenten Nutzung der umweltschonenderen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße imponierte der Jury unter anderem auch, dass die Mitarbeiter gern zu Fuß zur Arbeit kommen – was sie fit hält und die Umwelt schont. „Daran hat sich nichts geändert, und mit der Aktion ‚Contargo tritt in die Pedale‘ rufen wir regelmäßig in einer Art Wettbewerb dazu auf, mit dem Rad zu fahren“, erzählt Prokuristin Kahl. Denn sind es mehrere Kilometer für den Weg zur Arbeit, ist das Rad dann doch dem Fußmarsch vorzuziehen.

Fortschritte seit der EPA-Auszeichnung

Doch klar, die größte Hebelwirkung, um den CO₂-Emissionen entgegenzuwirken, liegt im Kerngeschäft. Hier gilt es, Container möglichst umweltgerecht umzuschlagen und zu befördern – per Bahn, Binnenschiff und Lkw.

Was den Lkw angeht, meldet Contargo gegenüber der EPA-Auszeichnung 2015 signifikante Fortschritte: Damals hatte das Unternehmen noch keinen Elektro-Lkw im Einsatz. „Ende des Jahres sind es mehr als 90“, kündigt Kristin Kahl an. 2019 nahm Contargo die ersten Elektro-Lkw in Betrieb: zwei Modelle CF Electric des Herstellers DAF. Inzwischen seien ziemlich viele Fabrikate in der Flotte – ob Volvo, Designwerk oder ein Scania mit Stromabnehmer auf dem eHighway in Hessen. In diesem Jahr sollen ferner schwere Elektro-Lkw der in Deutschland ansässigen Hersteller hinzukommen – etwa der eActros 600 von Mercedes-Benz oder der S-eWay von Iveco.

EPA – SO NEHMEN SIE TEIL:

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

Weitere Informationen und Anmeldung

Anzeige



With its advanced security technologies and exterior design, the new Ford Trucks F-LINE.

www.fordtrucksglobal.com

00 800 600 500 60



Sharing the load

Die Besonderheit der Stromer bei Contargo: Die Fahrzeuge sind alles Sattelzugmaschinen, deren Spezialität der Transport von Containern ist. Anders als in den Anfangsjahren sind die Fahrzeuge auch nicht mehr nur auf der Kurzstrecke zum Terminal unterwegs, sondern mitunter auch schon im Fernverkehr. „Eine Relation führt zum Beispiel von Hamburg nach Leipzig“, sagt Kahl. Die knapp 800 Kilometer hin und zurück kann der Elektro-Truck aber nicht am Stück zurücklegen, weshalb er unterwegs an einer öffentlichen Ladestelle einen Stopp einlegt.

Großes Ladenetz

Doch auch das Thema Laden geht Contargo aktiv an, indem der Logistikdienstleister sein eigenes Netzwerk aufbaut – nach Firmenangaben das größte private Ladenetz, das 33 Ladepunkte mit jeweils 250 kW Leistung umfasst. Die ersten Anlagen seien bereits im Betrieb, berichtet Kahl, die seit 2008 bei Contargo ist. Tanken die E-Lkw bei Contargo auf, kommt Ökostrom zum Einsatz, der aus Wasserkraft produziert wird.

Und was ist mit den anderen Verkehrsträgern? Bei der Bahn ist die Elektro-Lok die Antwort, die ihre Vorteile aber nur vollständig ausspielen kann, wenn die Schiene vollständig elektrifiziert wird. Und mit Blick auf die Wasserstraße sieht Kahl – wie auch auf der Straße – bereits Alternativen zum Dieselmotor: Noch in diesem Jahr wird das Unternehmen drei Binnenschiffe mit Elektromotoren im Einsatz haben, die ihre Energie zum Teil aus Batterien und Wasserstoff-Brennstoffzellen gewinnen. Die Schiffe gehören Rhenus Partner-Ship. Contargo chartert diese dann.

Durchschnittlich um bis zu 63 Prozent lassen sich die CO₂-Emissionen durch den cleveren Mix der Verkehrsträger senken, verspricht Contargo. Und Verkehrsträger senken das Unternehmen 2015 ausgezeichnet. „Wenn es um die optimale Nutzung des kombinierten Verkehrs geht, kommt man an Contargo nicht vorbei“, urteilte die EPA-Jury 2015. So sehr sich das Unternehmen in der Zwischenzeit auch verändert und vergrößert hat, so sehr hat diese Erkenntnis weiter Bestand.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Contargo

DAS UNTERNEHMEN

- Das Logistikunternehmen Contargo ist spezialisiert auf Transport, Umschlag und Handling von Containern. Dafür betreibt die Rhenus-Tochter ein Netzwerk aus Bahn- und Binnenschiffverbindungen. Zum Netzwerk zählen auch 24 eigene Terminals in sechs Ländern.
- Das Unternehmen schlägt jährlich rund zwei Millionen 20-Fuß-Container (TEU) um und beschäftigt mehr als 1.300 Mitarbeiter.
- Zur Contargo-Flotte auf der Wasserstraße zählen 41 Binnenschiffe und 22 Schubleichter (Gesamtkapazität 17.000 TEU). Auf der Schiene setzt der Intermodal-Spezialist 62 Shuttle-Züge pro Woche ein (Gesamtkapazität 5.700 TEU).

Eco Performance Award 2024:

Nachhaltigkeitspioniere gesucht



STARTSEITE

Mehr als „nur“ ein Lkw

Was die BKF-Ausbildung beim ZDF so besonders macht und warum die Lkw Mobile Produktionsmittel heißen



Für Ralph Korff ist Lkw-Fahren mehr als ein Job. „Der Fahrerberuf ist einer der schönsten Berufe der Welt“, schwärmt der Teamleiter des ZDF-Fuhrparks. „Möglichst weit fahren in einem möglichst großen Lkw“ – das gefällt ihm am besten. Den Lkw-Führerschein hat er bei der Bundeswehr erworben. Anschließend war er für eine Bielefelder Spedition vor allem deutschlandweit unterwegs, bis er 1987 eine Stellenanzeige des ZDF in der Zeitung entdeckt.

Vielfältige Einsatzorte

Er bewirbt sich als Berufskraftfahrer für den Fuhrpark, es geht eine Weile hin und her. Am 1. September 1989 ist schließlich sein erster Arbeitstag beim ZDF. Rund 34 Jahre später nennen ihn seine Kollegen „Lexikon des ZDF“, sein Wissen reicht weit über die Fuhrparkaktivitäten hinaus. An einer Wand seines Büros hängen unzählige Mitarbeiterausweise: Boxkämpfe, Fußballspiele, Wahlen, Live-Shows wie „Wetten, dass..?“, Gottesdienste und vieles mehr. Korff war überall vor Ort. Die Einsatzorte für die Live-Produktionen sind so vielfältig wie die Themen des ZDF-Programms: Politik, Unterhaltung, Sport und Kirche.



Korff gefallen die vielfältigen Aufgaben. 17 Jahre lang fährt er von Produktion zu Produktion. Im Jahr 2006 wird er gefragt, ob er in die Dispo wechseln möchte. Er sagt zu und steigt fünf Jahre später zum Teamleiter auf. In dieser Funktion will er die Begeisterung für seinen Job an die jüngere Generation weitergeben. Er hat die Idee, beim ZDF Berufskraftfahrer auszubilden und wird Prüfer bei der Industrie- und Handelskammer (IHK).

Zwei Fahrer in Ausbildung

Eine Berufskraftfahrerin (BKF) hat er schon ausgebildet, zwei Fahrer werden sich gerade in der Ausbildung. Für 2025 hofft er auf zwei weitere Ausbildungsstellen. „Wir müssen für die Zukunft planen“, sagt Korff. Dem Fuhrpark stehe ein Generationswechsel bevor. Der 63-Jährige geht selbst vermutlich 2027 in Rente. „Wir denken nicht: Wir sind das ZDF und lehnen uns zurück“, sondern wir suchen aktiv nach Fahrpersonal“, sagt Korff. Auf dem Truck Grand Prix 2023 war das zum Beispiel der Fall.

Die Azubis Paul Menges und Dirk Skrobanek befinden sich momentan im zweiten und im dritten Lehrjahr. Sie haben völlig verschiedene Hintergründe. Menges ist über ein freiwilliges Praktikum während der Schulzeit zum ZDF gekommen und macht derzeit noch seinen Lkw-Führerschein. Nach dem Realschulabschluss hat er die Ausbildung bekommen. Sein bisheriges Highlight: Der Biathlon-Weltcup im Januar 2023 in Pokljuka (Slowenien).

Skrobanek schwärmt von der Leichtathletik-WM in Budapest im August 2023. Der 36-Jährige ist wie viele andere beim Fernsehen Quereinsteiger, hatte den Lkw-Führerschein bereits. Die Zusatzqualifikation zum Produktions-Technischen-Assistenten (PTA) machen beide. „Früher gab es mehr Fahrer, die nur gefahren sind“, sagt Korff. Heute unterstützt das Fahrpersonal so gut wie möglich bei den Produktionen. Dass der Fahrerjob nicht mit der Ankunft am Produktionsort endet, gefällt Menges und Skrobanek.

In den Lkw, den Mobilen Produktionsmitteln, hat alles seinen festen Platz. Korff zeigt eine Kamera.



Beim Truck Grand Prix 2023 suchte Ralph Korff aktiv nach Fahrpersonal.

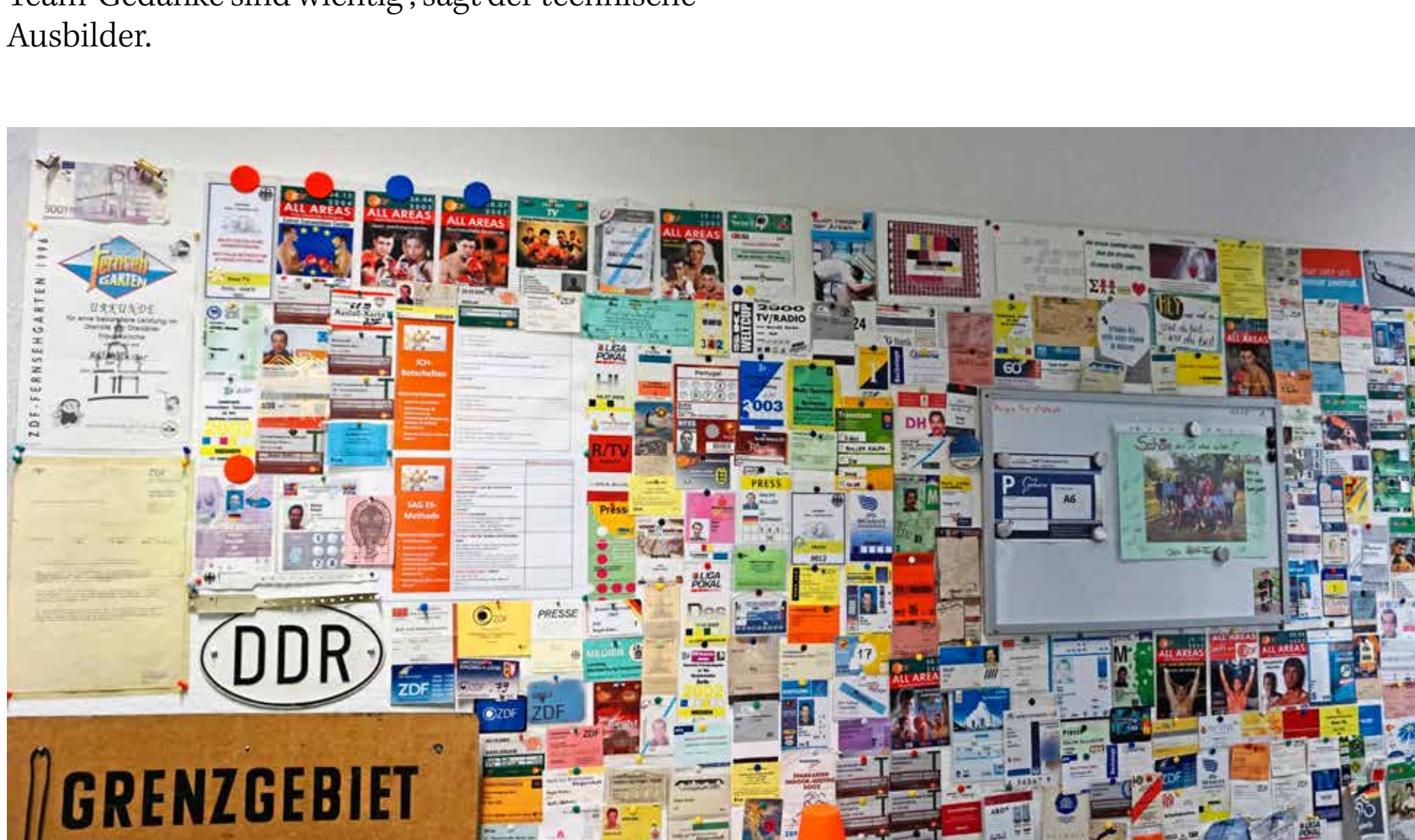
Anzeige

www.giti-tire.de

www.reifen-lips.de

Auch die Außenstation bei den Mainzer Entsorgungsbetrieben ist Teil der Ausbildung. „Noch handelt es sich bei der BKF-Ausbildung um eine anbieten“, sagt Stephan Ullrich, Leiter der technischen Ausbildungsberufe beim ZDF.

Die BKF-Azubis nehmen an Workshops zu Lichtgestaltung, Kameraaufbau oder Bildtechnik teil und treffen dabei auf die anderen Azubis in technischen Ausbildungsberufen. „So können sie untereinander vernetzen. „So können die Fachsprache“, sagt Ullrich. Berührungssängste dürfe es keine geben. „Kommunikation und der Team-Gedanke sind wichtig“, sagt der technische Ausbilder.



Von Mainz aus in die Welt: Mitarbeiterausweise in Korffs Büro.

Das zeigt sich in der Dispo des ZDF-Fuhrparks mit 18 ziehenden Einheiten, 15 Transportern und vier Pkw, darunter ein E-Auto. Ralph Korff nennt die Dispo „Informationsbüro“. Die beiden Disponenten koordinieren den Einsatz der zwölf Fahrer und aller Autos. Jeden Mittwoch findet ein Teams-Meeting mit allen Fahrern statt, um sich auszutauschen und Ideen zu sammeln.

Nerven und Erfahrung

Thema ist dabei zum Beispiel die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Die Anforderungen an die ZDF-Fahrzeuge sind hoch. Sicher, kraftstoffsparend und Wintersport-tauglich sollten sie in erster Linie sein. Ketten anlegen und Serpentinafahen: im Winter Standard. Fahrkünste, gute Nerven und Erfahrung nennt Korff daher gute Voraussetzungen für den Job als Fahrer. „Das gewinnt man alles mit der Zeit.“

Die Lkw-Fahrer beim ZDF haben eine große Verantwortung. Das Equipment in den Fahrzeugen kostet mehrere Millionen Euro. In der Regel würden die ZDF-Fahrzeuge auch mehr wahrgenommen als Lkw von Speditionen. „Wir sind die Visitenkarte des ZDF auf Europas Straßen“, sagt Korff. Darum legt er auf Sauberkeit und Ordnung großen Wert, die Lkw fahren regelmäßig durch die Waschstraße.

Im Lkw wird auch gearbeitet

Der Fahrer ist für die Ordnung im Lkw verantwortlich, alles hat seinen Platz. Die Ausstattung gehört zum Fahrzeug, nur Kameras und Mikrofone werden extra eingepackt. Schneiden, Tonmische, Sequenzen nachkommentieren und vor allem das Übertragen des aufgenommenen Materials: Das alles ist im Inneren der Fahrzeuge möglich. Darum heißen die Lkw auch Mobile Produktionsmittel oder Übertragungswagen, kurz: Ü-Wagen.

Zu jedem Ü-Wagen gehört ein sogenannter Rüstwagen mit Equipment. „Mit den Ü-Wagen des ZDF ist im Prinzip alles möglich“, sagt Korff. Trotzdem arbeitet das ZDF auch mit Speditionen zusammen, wenn zu viele Produktionen gleichzeitig anstehen. Und auch mit der ARD hilft man sich gegenseitig aus.

Das nächste Highlight in Deutschland ist die Fußball-Europameisterschaft im Juni und Juli. Korff und sein Team freuen sich schon darauf. Zwar springt er, seit er in die Dispo gewechselt ist, nur noch bei Bedarf ein – aber er hofft, bei der ein oder anderen Produktion dabei sein zu dürfen. Denn am besten gefällt es ihm immer noch live vor Ort.

Text und Fotos: Franziska Nieß

JOB EXPO BEIM TRUCK GRAND PRIX

- Spediture und Logistiker präsentieren an Messeständen ihre Unternehmen und bieten die Möglichkeit, sich über berufliche Perspektiven auszutauschen.
- Im Fokus steht der Beruf des Berufskraftfahrers (m/w/d).
- Standort der Job Expo: Ring-Boulevard am Nürburger Job Exposit; Eintritt kostenlos; 12. bis 14. Juli, 10 bis 16 Uhr.
- Berufliche Schwerpunkte: Bereich Transport: Berufskraftfahrer (m/w/d), Kraftverkehrsmeister (m/w/d); Bereich Lagerlogistik: Fachlagerist (m/w/d), Fachkraft Lagerlogistik (m/w/d); Bereich Logistik: Disponent Güterverkehr (m/w/d), Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen (m/w/d), Fuhrparkmanager (m/w/d), Fachwirt Güterverkehr und Logistik (m/w/d); Bereich Personenverkehr: Busfahrer (m/w/d).
- Ansprechpartner: Sebastian Peters, ADAC Travel & Event Mittelrhein, info@adac-travevent.de.

STARTSEITE

Pneus in fünfter Generation

Continental stellt neue Lkw-Reifenlinie Conti Eco Gen 5 vor – weniger Rollwiderstand mit hoher Laufleistung



Continental hat seine neue Reifenbaureihe Conti Eco HS/HD der fünften Generation vorgestellt. Die neuen Pneus versprechen sparsameren Verbrauch und hohe Laufleistung. Gleichzeitig legt Continental mehrere Reifenmodelle zusammen.

Lediglich zu zwei Prozent trägt der Reifen laut einer Grafik des Reifenherstellers Continental auf den ersten Blick zu den Total Cost of Ownership bei. Tatsächlich, so Conti, habe er aber unmittelbare Auswirkungen auf knapp 50 Prozent dieser Kosten, angefangen bei einer potenziellen Verbrauchersparnis und damit verbunden geringeren CO₂-Emissionen. Vor dem Hintergrund einer regelfreudigen EU wird dies umso wichtiger. Diese gelte als eine der wichtigsten Herausforderungen für Flottenbetreiber in Europa.

Portfolio vereinfacht

Laut dem Reifenhersteller erfüllt der neue Conti Eco Gen 5 alle Anforderungen der EU-Taxonomie für Flotten. Gleichzeitig vereinfacht der Hersteller mit dem neuen Reifen sein Portfolio. Der Conti Eco ersetzt demnach den EcoPlus für den Fernverkehr und den EcoRegional für kürzere Transporte. Dabei habe man es geschafft, die bisherigen Gegenpole niedriger Rollwiderstand und hohe Laufleistung zu verbinden.

„Wenn ein Reifen früher besonders leicht abrollte und somit weniger Antriebsenergie brauchte, konnte das zulasten von Robustheit und Lebensdauer gehen“, erklärt Hinnerk Kaiser, Leiter der Entwicklung für Bus- und Lkw-Reifen bei Continental. Beim neuen Reifen habe man genau das in den Fokus genommen, von der Karkasse über die Laufflächen bis zum Profil.

Die Lauffläche biete dank neuer Mischungen und Zwei-Lagen-Konstruktion eine hohe Laufleistung bei gleichzeitig optimiertem Rollwiderstand. So fördere beispielsweise an der Antriebsachse das optimierte Schulterdesign mit innovativer Lamellenbildung im Laufstreifen-schulterbereich einen gleichmäßigen Verschleiß.

40
Prozent
GÜNSTIGER
ALS EIN
NEUREIFEN
IST EIN
RUNDERNEU-
ERTER REIFEN

Anzeige

INTERNATIONALER ADAC
TRUCK GRAND PRIX
EST. 1986

11.-14. JULI 2024
NÜRBURGRING

Infos und Tickets unter:
WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE

STARGAMES

FERNFÄHRER

ADAC

In der Karkasse verbessere wieder eine neue Wulstgeometrie den Rollwiderstand. Beide Maßnahmen führen laut Conti zu zwölf Prozent weniger Rollwiderstand und zehn Prozent mehr Laufleistung im Vergleich zu den Vorgängern. Oder konkret: Eine Flotte mit 100 Fahrzeugen, die auf der neuen Generation rollen und jährlich 80.000 Kilometer im Regionalverkehr unterwegs sind, kann demnach bis zu 69.000 Euro Kosten und 120 Tonnen CO₂ einsparen. Auf Wunsch lassen sich die Reifen zudem ab Werk mit Sensoren ausstatten, die ihre Daten an die ContiConnect 2.0 Fernüberwachung senden, zum Beispiel per App abrufbar.

Mehr Kosteneffizienz

Ein weiterer wichtiger Faktor für Conti ist die Runderneuerung. Auch hierfür habe man die Reifen optimiert. „Wir haben die Karkassen der neuen Conti Eco von Anfang an so konzipiert, dass sie optimal für eine Runderneuerung geeignet sind. So leistet die neue Reifenlinie auch in dieser Hinsicht einen Beitrag zu mehr Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit im Transportsektor“, sagt Kaiser.

Ein runderneuerter Reifen bestehe bis zu 70 Prozent aus Material des Altreifens und ist gleichzeitig 40 Prozent günstiger als ein Neureifen. Hierbei treffen also einerseits die Themen Nachhaltigkeit, andererseits der wichtige Kostenfaktor aufeinander. Dabei verspricht Conti bei runderneuertem Reifen keinerlei Einbußen seitens der Qualität.

Text: Markus Bauer | Foto: Continental

STARTSEITE

Pulsierender Reifen-Treff

Globaler Treffpunkt für Experten der Reifen- und Räderbranche: Vom 4. bis 6. Juni findet die Tire Cologne statt – über 350 Aussteller präsentieren ihre Innovationen



Als globaler Treffpunkt für Experten der Reifen- und Räderbranche präsentiert sich die Reifenmesse „The Tire Cologne 2024“ (TTC) vom 4. bis 6. Juni. Die Messe ist eine Plattform für innovative Lösungen, Wissensaustausch und Geschäftsmöglichkeiten. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Möglichkeiten zum Netzwerken.

Mehr als 370 Aussteller präsentieren Neuheiten und Innovationen. Dies entspricht einem Anstieg der Ausstellerzahlen von mehr als 85 Prozent. Die Messe ist ein internationales Forum für etablierte und wie auch aufstrebende Unternehmen – nahezu 70 Prozent der Aussteller und erwartete 60 Prozent auf der Besucherseite kommen aus dem Ausland.

Grundsätzlich sehen die Macher der TTC die Messe als „Place to be“ für Akteure der Reifenbranche. So spricht die TTC eine Vielzahl branchenrelevanter Zielgruppen an, darunter Hersteller, Dienstleister, Großhandel und Vertreter aus Import/Export, den Fachhandel mit Werkstatt, Onlinehandel, Flottenmanager, freie Werkstätten und Autohäuser.

Als einzige Messe, die sich ausschließlich auf die Reifenbranche fokussiert, ist die TTC ein Dreh- und Angelpunkt renommierter Marken wie auch neuer Akteure aus der ganzen Welt. Hierfür stehen beispielsweise Aussteller wie Pirelli, Continental, Hankook, Superior, Borbet, Alcar, Interpneu, Intersprint, Gettygo, tyre24.com sowie auch Hunter, Würth, Hazet und Haweka.

Auf den Themenflächen der Messe beleuchten Experten relevante Inhalte. Ebenso gibt es Live-Demonstrationen neuester technischer Anwendungen. Ein Highlight ist das Circular Economy Forum in Halle 7. Hierbei handelt es sich um eine Bühne für Wissenstransfer rund um nachhaltige Entwicklungen.

Einblicke in neueste Trends

Die Veranstalter sehen die Messe auch als „Global Knowledge Leader“, die Einblicke bietet in die neuesten Trends und Technologien rund um Digitalisierung oder Kreislaufwirtschaft.

Als Highlight kündigen die Veranstalter auch die Unterzeichnung der Altreifen-Resolution des Innovationsforums Allianz Zukunft Altreifen (AZuR) an, welche die Richtung für zukünftige Innovationen in der Branche vorgibt. Bei der AZuR handelt es sich um ein breit aufgestelltes Netzwerk mit den unterschiedlichsten Unternehmen, die alle einen Bezug zum Thema Reifen haben. Damit verspricht die TTC auch in diesem Jahr das pulsierende Kompetenz- und Geschäftszentrum rund um Reifen und Räder zu werden.

Text: Ralf Lanzinger | Foto: Koelnmesse / The Tyre Cologne



STARTSEITE

Außen schlank, innen üppig

Volvo FH Aero – die windschlüpfrige Front spart Kraftstoff, das XXL-Fahrerhaus geizt aber nicht mit Platz



Der Kickdown ist böse, das lehrt einen jeder Fahrtrainer. Die Gänge gehören so schnell als möglich durchgeschaltet, das ist die Philosophie jeder modernen Schaltstrategie. Aber bitte, im Volvo FH16 780 mit Aero-Front, da muss man auch mal eine Ausnahme machen dürfen!

Testfahrt bei Thessaloniki

In welch tiefer, wenngleich zurückhaltender Tonart die 17,3-Liter-Maschine unseren auf rund 38 Tonnen ausgeladenen Test-Sattelzug im Osten von Thessaloniki aus dem Stand die Steigung hinaufzieht – das verlangt nach mehr.

Der voluminöse Reihensechszylinder ist ein selbstzündendes Meisterwerk, das es zu genießen gilt. Und der Genuss ist garantiert, wenn der 3.800-Newtonmeter-Zug samt kurzer 3,08er-Achse und Overdrive-Getriebe von der Maststelle sprintet, als wolle er es ernsthaft mit Sportwagen aufnehmen. Oder die nächste langgezogene Steigung wartet, in der übliche 450-PS-Krücken einfach stehengelassen werden.

Volvo Trucks hat mit der Einführung des D17-Diesels jedoch weniger Truck-Races auf den Autobahnen im Sinn gehabt als erneuerbare Energien. Kunden, die die schier unbändige Kraft des neuen 17,3-Liter-Motors nämlich tatsächlich gebrauchen dürften, werden nicht selten wuchtige Bauteile für Windräder transportieren, so die Argumentationskette der Schweden. Dieser Truck ist weiß Gott nicht für Standard-Transporte gedacht, auch wenn man als Hubraum-Enthusiast sicher auch für solche Fälle gute Gründe findet.

Sei es drum, die vernünftige Alternative wartet. Auch einen FH Aero I-Save mit zivilen 12,8 Litern Hubraum hat Volvo zur Fahrpräsenz seiner neuen Trucks aufgeföhren. Seine 460 PS klingen nach Standard-Stangen-Ware, dank der zusätzlichen Turbocompound-Turbine stehen aber auch hier üppige 2.600 Nm Drehmoment an. Damit lässt es sich mühelos und souverän dahingleiten, meist bei Drehzahlen um die 1.000 Umdrehungen und ganz ohne den Sprung vom direkt übersetzten zwölften Gang in Stufe elf oder zehn.

Kameraspiegel erweitern Sichtfeld

Zeit, sich mit den inneren Werten der neuen Volvo zu beschäftigen. Eine entscheidende Rolle spielen da die Kameraspiegel. Zumindest die beiden, die es gibt. Wie beim Actros bleiben nämlich auch beim FH Aero Front- und Rampenspiegel unberührt. Die Kameraspiegel erweitern das Sichtfeld, und dass sich frei wählbare Linien für die Bestimmung der Distanzen in den Displays darstellen lassen, das kennen wir schon. Auch die Nachverfolgung des Trailer-Endes, mithilfe derer das Heck des Sattelzugs in Kurven zu sehen ist, ist bereits von anderer Stelle bekannt.



Das Ziel von null Verkehrstoten ist erreichbar

Ein zentraler Ansatz für die Verkehrssicherheitsarbeit ist die „Vision Zero“. Ihr Ziel ist den Straßenverkehr so zu gestalten, dass es keine tödlich oder schwer verletzten Verkehrsteilnehmer mehr gibt. Frühe Kritiker nannten das eine Utopie. Dagegen haben schon weit mehr als 1.200 Städte in der Welt längst bewiesen, dass das Ziel in Bezug auf die Getöteten schon erreichbar ist. Seit zehn Jahren bildet DEKRA diese Erfolge in einer interaktiven Weltkarte ab.

Für den DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2014 hatten die Experten zum ersten Mal in großem Stil die verfügbaren Daten der International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) ausgewertet – mit einem Fokus auf dem Intra-Städte-Verkehr. Das Ergebnis damals: Hunderte von Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern hatten das Ziel von null Verkehrstoten in mindestens einem Jahr seit 2009 schon erreicht. Ein Internet-Tool ermöglichte es, tief in die Datensammlung einzusteigen. Es wurde beim International Transport Forum (ITF) 2014 in Leipzig erstmals vorgestellt.

Seitdem wurden sowohl die Analyse der Daten als auch das Online-Portal kontinuierlich ausgeweitet. Anfangs waren 17 europäische Länder abgebildet; heute sind es 26 Länder. Den Schwerpunkt bildet weiterhin Europa, doch auch die USA, Kanada, Mexiko, Australien und Japan sind inzwischen verzeichnet. Selbst unter den Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern haben schon fast 300 das Ziel der „Vision Zero“ schon in mindes-

tens einem Jahr erreicht. Unter den größten Städten auf der Liste ist das finnische Espoo (mehr als 300.000 Einwohner).

„Die ‚Vision Zero‘ als Ziel anzustreben, ist die einzig richtige Strategie – denn jeder Mensch, der im Straßenverkehr getötet wird, ist einer zu viel“, sagt Jann Fehlauer, Executive Vice President der DEKRA Gruppe und Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH. „Mehr als 1.200 Städte beweisen, dass die ‚Vision Zero‘ erreichbar ist. Die Anstrengungen, das Ziel in noch vielen weiteren Städten und auch außerhalb urbaner Räume zu erreichen, müssen auf allen Ebenen weitergehen. Nach dem Ansatz der geteilten Verantwortung, wie ihn die ‚Vision Zero‘ verfolgt, sind hier alle Beteiligten gefragt. DEKRA leistet seit fast 100 Jahren seinen Beitrag dazu und wird an dieser Stelle auch nicht nachlassen“, bekräftigt Fehlauer.

Die interaktive Weltkarte ist zu finden unter: www.dekra-vision-zero.com

Eine Volvo-Eigenheit ist aber die Möglichkeit, den Bildausschnitt nach persönlicher Präferenz weiter zu wählen. Oder für Rangierfahrten in der Dunkelheit die Night-Vision aktivieren zu können, die für wirklichen Durchblick sorgt. Außerdem fällt auf unserer Testfahrt positiv auf, wie schnell sich das Bild bei Ein- und Ausfahrten aus Tunneln anpasst. Keine Sekunde schaut man in ein schwarzes Loch oder ein alles überscheinendes Licht.

Gut gemacht ist auch der Pilot Assist, mit dem Volvo Längs- und Querverführung zusammenbringt. Soll heißen: I-See und den adaptiven Tempomaten, der nach vorn regelt, mit einer Lenkunterstützung, die nach links und rechts wirkt. Eine Elektronik also, die auch ins Lenkrad greift – so mag das mancher schnell für sich übersetzen und innerlich schon abwinken. Aber so fühlt sich die Sache nicht an.

Abgestimmte Lenkunterstützung

Die Lenkeingriffe, mittels derer der Truck permanent in der Spur gehalten wird, sind auch bei konzentrierter Fahrt mit den Händen am Steuer kaum auszumachen. Die individuell einstellbare, elektrohydraulische Dynamic-Steering-Lenkung überzeugt weiter mit ihrer feinen Abstimmung. Erst wer das System austesten will und den Zug ohne Zutun aus der Spur laufen lässt, wird spürbar korrigiert. Nach 15 Sekunden spielt Volvo dazu die erste Warnung aus. Weitere 15 Sekunden später lässt der Truck nochmal aufhorchen, eher er nach insgesamt 45 Sekunden sanft in der Spur runterbremst, Warnblinker und Innenbeleuchtung einschaltet und die Türen entriegelt. Mit anderen Worten: auf die Notlage seines Fahrers aufmerksam macht.



Der Multimedia-Touchscreen glänzt mit seiner hohen Auflösung.

Eine andere Notlage – die nämlich, in einen Blitzer zu fahren – weiß die verbesserte I-See-Technologie effektiv zu verhindern. Mit ihr wird die Geschwindigkeit nicht stumpf gehalten. Der FH Aero passt stattdessen sein Tempo an, indem er auf eine cloudbasierte topografische Karte zugreift, in der jetzt auch Kreisverkehre, Kurvenradien und Tempolimits vermerkt sind. Das wird mit den Infos der Frontkamera abgeglichen. Das letzte Wort hat die Linse. Und die liegt mit ihrem wachen Auge auf unserer Proberunde nie falsch. Der Volvo fährt ohne Zutun durch die Stadt, um Kehlen und dank Unter- und Überschwinger (wie eh und je) effizient über Berg und Tal. Ohne übertriebene Vorsicht wohlgermerkt oder unnötige Vollbremsungen. Der FH Aero will also nicht weniger sein als ein guter Freund.

Und das auch an anderer Stelle, beim Platzangebot nämlich. Dafür nutzt Volvo die bereits bekannte XXL-Cab, die ursprünglich für Australien entwickelt worden ist. Sie ist jetzt in Kombination mit der Aero-Front auch in Europa erlaubt. Ganz normal mit modernisierten Aufliegern, aufgrund der gleichen modernisierten Längengestaltung, die DAF für seine XG/XG+ nutzt. Das XXL-Fahrerhaus von Volvo ist um satte 25 Zentimeter nach hinten verlängert und schafft damit Platz für ein 107 Zentimeter breites Bett mit Tellerfederkernmatratze und hochstellbarem Kopfteil für entspannte TV-Abende. Das Innenvolumen steigt im Vergleich zum eh schon großen Globetrotter XL nochmal um 600 Liter, und das bei einem überschaubaren Mehrgewicht von rund 80 Kilogramm.

TECHNISCHE DATEN TESTFAHRZEUGE

	Volvo FH Aero I-Save 460 4x2-SZM	Volvo FH16 Aero 780 6x2-SZM
Motor	Reihensechszylinder-Turbodiesel (D13K460) mit zusätzlicher Turbocompound-Turbine	Reihensechszylinder-Turbodiesel (D17A780)
Hubraum	12,8 l	17,3 l
Leistung	2.600 Nm bei 1.240-1.600/min	780 PS bei 1.700/min
Drehmoment	2.600 Nm bei 900-1.240/min	3.800 Nm bei 1.000-1.200/min
Leistung	435 kW bei 2.300/min	525 kW bei 2.200/min
Motorbremse	Automatisiertes 12-Gang-Getriebe I-Shift AT2612 mit direkt übersetztem 12. Gang	Automatisiertes 12-Gang-Getriebe I-Shift ATO3812 mit Overdrive
Getriebe	RSS1244B-Hypoidachse (Übersetzung 2,31:1)	RTS1370A-Hypoidachse (Übersetzung 3,08:1)
Antriebsachse	3.700 mm	4.100 mm
Radstand	Globetrotter XL	Globetrotter XL
Fahrerkabine		

Der Haken? Die Produktion des Kabinenunterbaus im schwedischen Umea gestaltet sich so einfach wohl nicht. Eine Kleinserienfertigung steht zwar, die Anpassungen an der FH-Großraumkabine können aber (aktuell) nicht am Haupt-Fließband vorgenommen werden. Diesen Zusatzaufwand dürfte sich Volvo bezahlen lassen.

Optimiertes Soundsystem

Unabhängig von der neuen Top-Kabine lässt sich zudem ein verbessertes Soundsystem mit sechs Lautsprechern, einem neuen Verstärker und einem Subwoofer ordern. USB-C-Steckdosen sind außerdem wohl durchdacht über den Innenraum der veredelten FH verteilt. Dazu ist eine Mikrowelle formschön über dem Beifahrersitz in die Dachgalerie integriert, wohlgermerkt sogar im kleineren FM. Außerdem darf man sich – zurück bei der Arbeit – über ein aktualisiertes Infotainment-System freuen und eine neue Lkw-Navigation mit automatischer Kartenaktualisierung.

Selbst die um 24 Zentimeter nach vorn erweiterte Aero-Nase hat nicht nur Verbrauchsvorteile – Volvo wirbt in Verbindung mit den Kameraspiegeln mit respektablen fünf Prozent Dieselsparnis. Auch die Optik und der Fahrer profitieren.

Das runde Markenemblem ist bei den Aero-Modellen nach unten in den Kühlergrill zwischen die LED-Scheinwerfer-Pfeile gewandert. Die Fläche zwischen dem oberen Lufteinlass mit Lochmuster und der Frontscheibe mit cleaner – und lässt Platz für einen breiten Volvo-Schriftzug. Durch die neue Nase konnten die Schweden dazu eine breite Stufe für den Aufstieg zur Frontscheibe realisieren, die eben nicht nur als Stufe gut ist, sondern auch als Pausenbank taugt wie keine Zweite. Mit zwei Cupholdern gar für den Kaffee oder die Feierabend-Limo.

Ein tolles Detail aufgrund seiner Funktion, aber auch wegen seiner Botschaft. Volvo Trucks zeigt damit nämlich, dass es eben nicht nur um CO₂ geht und den Verbrauch. Sondern auch um die Fahrer. Ganz groß, finden wir!

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Volvo Trucks

Weltpremiere für den Volvo FH Aero

STARTSEITE

Ganz neu aufgestellt

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




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

Text: Markus Bauer | Fotos: ETM

DIE KANDIDATEN

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

DIE REGELN

Auf den folgenden Seiten 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

 **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.

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

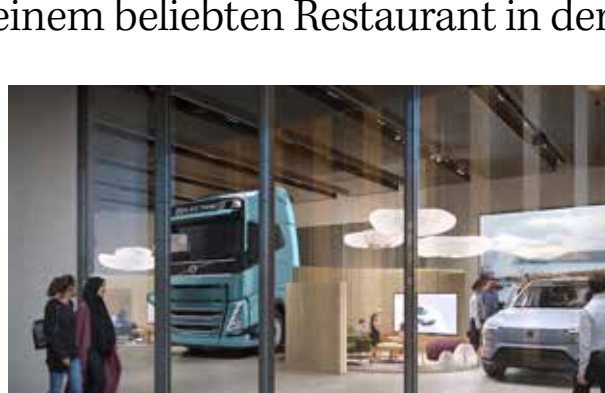


BEST OF NEW TRANSPORTATION

präsentiert von: **DEKRA**

Reise nach Skandinavien

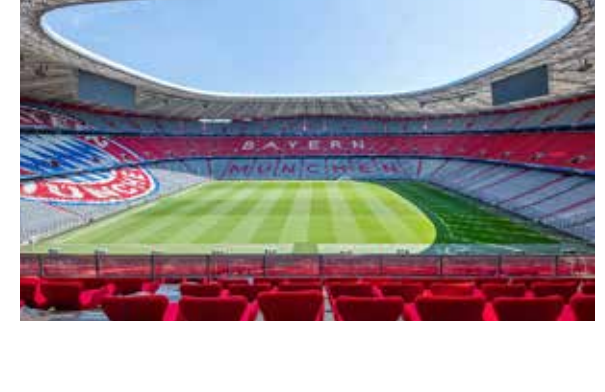
Volvo Trucks hautnah erleben – genieße ein VIP-Erlebnis der Extraklasse in einer Vielfalt, das du nie vergessen wirst. Volvo Trucks lädt zu einer **Werksbesichtigung** und einem Besuch im Werksmuseum „World of Volvo“ in Göteborg, Schweden, ein. Zur Flugreise hinzu kommen eine Hotelübernachtung für zwei 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 an der 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.

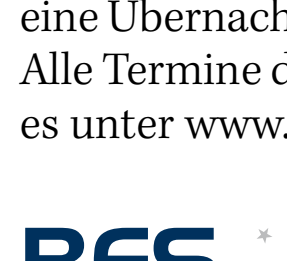


KNORR-BREMSE

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-Hüles sowie eine Übernachtung im Hotel in der Nähe des Geländes. Alle Termine der Truck Trial Europameisterschaft gibt es unter www.europatrucktrial.org.



Liqui Moly Shopp Gutscheine

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 unterweg 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



SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

inklusive der dazugehörigen Basecap sowie dem einzigartigen Modell Trailer ECO FLEX. Weitere Informationen zu den Produkten findet 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.



MIDLAND
The World in Communication

Unter dem Motto „Early-Bird“ verlost unser Partner DEKRA drei mal Premium-Wochenendtickets für den diesjährigen Truck-Grand-Prix vom 11. bis 14. 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
MADE IN GERMANY

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



DEKRA



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-Funk-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



trans aktuell

präsentiert von: DEKRA

Fahrzeuge und Trailer

Verteiler-Lkw

DAF XB



DAF stellt die neue Generation des XB vor, eine komplette neue Baureihe von Verteilerfahrzeugen in der 7,5t- bis 19t-Klasse.



setzt dabei neue Maßstäbe im städtischen und regionalen Verteilerverkehr.

Mercedes-Benz Atego



Mercedes-Benz Trucks you can trust

Seine hohe Effizienz und Zuverlässigkeit machen den Atego zu einem Lkw, mit dem Fahrer und Fahrerinnen hervorragend auf die Anforderungen im Verteilerverkehr (6,5 bis 16 Tonnen) vorbereitet sind.



Mercedes-Benz Trucks und ist seit mehr als 20 Jahren Marktführer in diesem Segment in Europa.

Scania BEV



Scania revolutioniert den Elektro-Lkw-Markt! Unsere Elektro-Lkw, sowohl als Fahrgestelle als auch Sattelzugmaschinen, setzen auf innovative Technologie für eine grünere Zukunft.



Scania revolutioniert den Elektro-Lkw-Markt! Unsere Elektro-Lkw, sowohl als Fahrgestelle als auch Sattelzugmaschinen, setzen auf innovative Technologie für eine grünere Zukunft.

Volvo FM

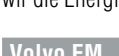


Volvo Trucks Verteilerfahrzeuge für den regionalen Transporteinsatz decken auch für Spezialanforderungen in städtischen Gebieten viele Einsatzbereiche ab.



Möglichkeiten. Außerdem sind die intern montierten Batteriepacks perfekt abgestimmt auf das verstärkte Fahrgestell und die neu positionierte Ladeschnittstelle.

Volvo FH



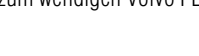
Volvo Trucks Verteilerfahrzeuge für den regionalen Transporteinsatz decken auch für Spezialanforderungen in städtischen Gebieten viele Einsatzbereiche ab.



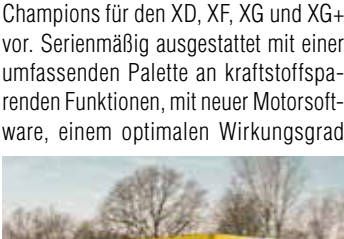
der mit Übersichtlichkeit für den Stadtverkehr glänzenden Lkw bildet der starke Volvo FM, gefolgt vom flexiblen Volvo FE, bis zum wendigen Volvo FL.

Fernverkehrs-Lkw

DAF Efficiency Champions

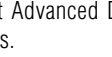


Basierend auf branchenführender Effizienz und hervorragendem Fahrerkomfort stellt DAF seine Serie der Efficiency Champions für den XD, XF, XG und XG+ vor.



und geringen CO2-Emissionen, die eine Einstufung bis zu 6 Jahren in die CO2-Emissionsklasse III ermöglichen, vollständig ausgelegt für den Betrieb mit HVO und mit Advanced Driver Assistance Systems.

Ford F-Max



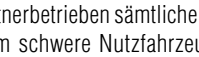
TRUCKS Sharing the load

Die F-Trucks Deutschland GmbH ist Generalimporteur für Ford Trucks in Deutschland.



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

MAN TGX



Der MAN TGX setzt mit abgasoptimierten Motoren neue Maßstäbe in Sachen Energieeffizienz, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit.



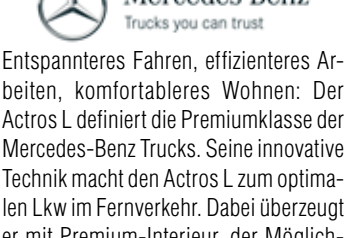
ein Kraftstoffsparepotenzial von nochmals bis zu 6 Prozent. Mit dem neuesten Update macht MAN zudem den Fußgänger- und Radfahrererkennung Lkw noch sicherer und der MAN GPS-Tempomat fährt mit PredictiveDrive noch sparsamer.

Mercedes-Benz Actros L



Mercedes-Benz Trucks you can trust

Entspannteres Fahren, effizienteres Arbeiten, komfortableres Wohnen: Der Actros L definiert die Premiumklasse der Mercedes-Benz Trucks.



beispielsweise dem Motor OM 471, sowie zahlreichen weiteren Features, um jede Strecke so angenehm wie möglich zu gestalten.

Scania XT



Die Scania Baureihe XT basiert auf einhundert Jahren Erfahrung und meistert selbst schwierigste Herausforderungen.



der Tür in die Fahrerhausseite integrierter Brautstufel und robuste Leistung. Die Baureihe XT weist eine Reihe leistungsstarker Funktionen auf.

Fernverkehrs-Lkw

Scania Super



Unser Scania Super Antriebsstrang ist der bahnbrechendste in unserer 130-jährigen Geschichte.



so gut wie jedes Bauteil von unseren Ingenieuren überarbeitet und weiterentwickelt wurde.

Volvo FH / FH16



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



es mit Elektro-, Gas- und Dieselantrieben. Der Volvo FH16 ist ein Lkw für den Schwertransport.

Newcomer Fernverkehrs-Lkw

Iveco S-WAY



Die neue IVECO S-WAY wurde rund um den Fahrer entwickelt und bietet individuelle Transportlösungen, die allen Einsatzanforderungen gerecht werden.



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

Mercedes-Benz eActros 600

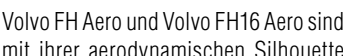


Mercedes-Benz Trucks you can trust

Der eActros 600 markiert als erster batterieelektrischer Fernverkehrs-Lkw mit Stern einen Meilenstein im lokal CO2-neutralen Straßengüterverkehr.



Volvo FH / FH16 Aero



Volvo FH Aero und Volvo FH16 Aero sind mit ihrer aerodynamischen Silhouette des Fahrerhauses sehr energieeffizient ausgelegt und reduzieren den CO2-Fußabdruck.



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

Bau-Lkw

DAF XDC



DAF führt mit dem Kürzel „C“ für Construction in der Typenbezeichnung die Lkw für das Bauwesen, baunaher Anwendungen sowie den Kommunalverkehr ein.



Gelände und unter schwierigen Bedingungen entwickelt. Mit einer Bodenfreiheit von bis zu 40 Zentimetern und einem Böschungswinkel von 25 Grad vermittelt die neue DAF-Baufahrzeugreihe einen imposanten Eindruck und sieht dank des robusten Außendesigns auch noch sehr gut aus.

Mercedes-Benz Arocs

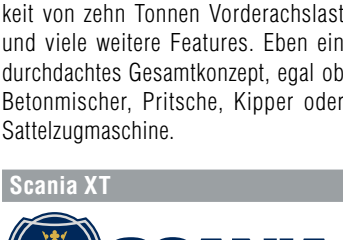


Mercedes-Benz Trucks you can trust

Gebaut für die besondere Herausforderung, ist der Arocs von 18 bis 41 Tonnen im Bauverkehr zu Hause.



für mehr Geländegängigkeit, ein ganzes Achsen-Portfolio bis hin zur Möglichkeit von zehn Tonnen Vorderachslast und viele weitere Features.



der Tür in die Fahrerhausseite integrierter Brautstufel und robuste Leistung. Die Baureihe XT weist eine Reihe leistungsstarker Funktionen auf.



der Tür in die Fahrerhausseite integrierter Brautstufel und robuste Leistung. Die Baureihe XT weist eine Reihe leistungsstarker Funktionen auf.

Bau-Lkw

Volvo FMX



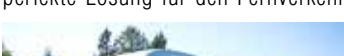
Der Volvo FMX ist ein robuster Baustellen-Lkw, voll mit Technologie, die auch die anspruchsvollsten Aufgaben erleichtert.



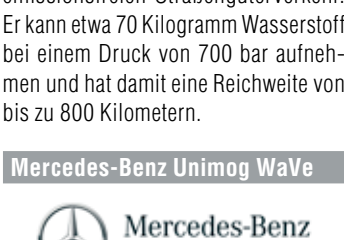
Bodenfreiheit und Schwerlastachsen. Ergänzt wird die Wahl für das Bausegment durch den Allrounder Volvo FH.

Konzept-Truck

Iveco S-eWAY Fuel Cell



Der IVECO S-eWAY Fuel Cell ist die perfekte Lösung für den Fernverkehr und ein echter Wegbereiter für den lokal emissionsfreien Straßengüterverkehr.



Mercedes-Benz Unimog WaVe



Mercedes-Benz Trucks you can trust

Der Unimog ist als Versuchsfahrzeug im Rahmen des Entwicklungsprojekts „WaVe“ eingesetzt.



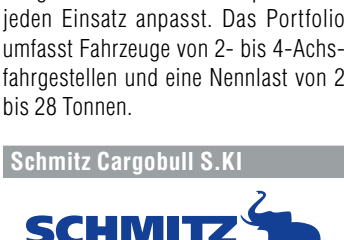
der Wasserstoffverbrennung im Motorraum entsteht Wasser, das als heißer Wasserdampf über den Auspuff entlassen wird.



Wünsche der Anwender ist ein herausragender Dreiseitenkipper entstanden, der robuster, leichter und noch haltbarer geworden ist und sich perfekt an jeden Einsatz anpasst.



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



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



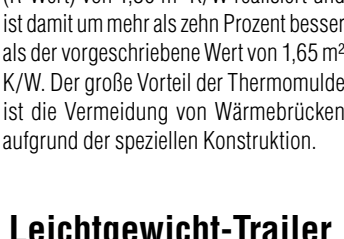
Der Sattelkipper S.KI mit der neuen Rahmen- und Muldengeneration bietet bis zu 280 kg mehr Nutzlast und kann mit einem digitalen Onboard-Wiegesystem ausgestattet werden.



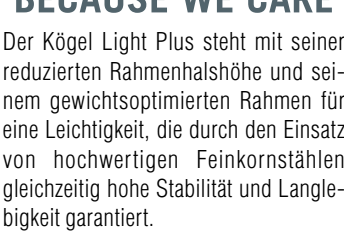
Als Pionier im Leichtbau bietet Schwarzmüller die TÜV-zertifizierte Thermomulde mit einem Eigengewicht ab 4,7 Tonnen.



CO2-Emissionen gleichermaßen, was die Transportkosten senkt und zum Klimaschutz beiträgt.



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



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



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



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



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

Leichtgewicht-Trailer

Schwarzmüller Powerline



Mit der POWERLINE Serie erfüllt Schwarzmüller die wichtigsten Anforderungen im Transportwesen: effizient geführter Ladungsverkehr, ob im General Cargo, im Coiltransport, für Papierrollen oder auch für die Automotive im Mega Bereich – für jeden Einsatzzweck das passende Nutzfahrzeug.

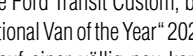


Beitrag zum Klimaschutz wird bei uns in den Vordergrund gestellt. Durch den optimierten Leichtbau kann der Kraftstoffverbrauch um ca. zwei bis drei Prozent reduziert werden.



Transporter

Ford Transit Custom



PRO

Der neue Ford Transit Custom, bereits zum „International Van of the Year“ 2024 gewählt, basiert auf einer völlig neu konstruierten Fahrerarchitektur.



bietet den 1-Tonnen-Nutzlast-Transporter in zwei unterschiedlichen Dieselvarianten, als Benziner mit Plug-in-Hybridtechnologie und als rein elektrischen E-Transit Custom an.



Der MAN TGE ist sehr vielseitig: Ob Baustelle, Forstwirtschaft, Personentransport oder Steinbruch – er meistert jedes Terrain und punktet auch mit digitalen Lösungen.



Opel Vivaro Electric

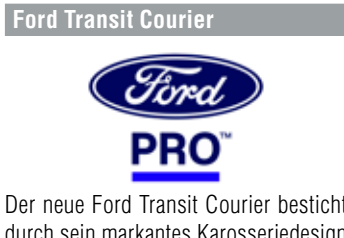


OPEL

Der neue Opel Vivaro Electric (ab 39.500 Euro exkl. MwSt.) ist mit bis zu 350 km Reichweite (WLTP) ein Allrounder für den lokal emissionsfreien Arbeitsalltag.



intuitiv bedienbare Cockpit mit zwei 10-Zoll-Farbmonitoren und kabelloser Smartphone-Verbindung.



Der neue Ford Transit Courier besticht durch sein markantes Karosseriedesign und die gesteigerte Leistungsfähigkeit.



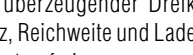
Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme hat ihn die Euro NCAP-Prüfung an der höchsten Auszeichnung, dem Platin Award, gekürt.



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



Mercedes-Benz eSprinter

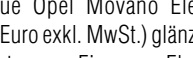


Mercedes-Benz Trucks you can trust

Der neue eSprinter von Mercedes-Benz ist ein überzeugender Dreiklang aus Effizienz, Reichweite und Ladevolumen.



Opel Movano Electric



OPEL

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



von Opel zum lokal emissionsfreien Arbeitstier mit bis zu 17 m³ Ladevolumen und 1,5 Tonnen Zuladung (Verbrenner bis 2 t). Mit bis zu 21 Systemen ermöglicht der Movano erstmals assistiertes Fahren auf Level 2.



BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

präsentiert von: DEKRA

Zulieferer und Dienstleister

Achsen

SAF INTRA TRAKr



Die SAF INTRA TRAKr nutzt Rekuperation, um die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch des Gesamtzugs zu senken.

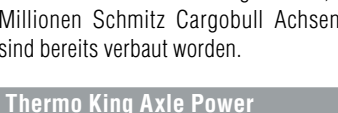


Der Generator leistet 17 kW und ist wasser- oder luftgekühlt verfügbar.

Schmitz Cargobull ROTOS-Achse

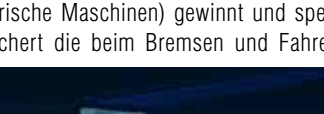


Die stete Optimierung der Schmitz Cargobull ROTOS-Achse wurde in den letzten Jahren verstärkt vorangetrieben.



optimale Bremsleistung, kombiniert mit den Sicherheits-Features innovativer Fahrstabilitäts- und Bremsprogramme.

Thermo King Axle Power

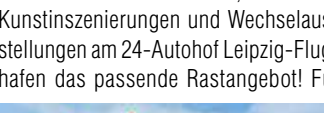


AxlePower nutzt das Smart Power Management-Steuerungssystem, das Kältemaschine, EnergiePack und die BPW ePower-Achse umfasst.

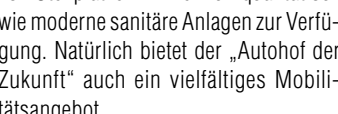


anzubringen. Sie nutzt die Kraft der Straße, um Strom zu erzeugen.

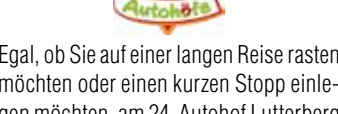
Autohöfe



Ein Besuch am 24-Autohof Leipzig Flughafen lohnt sich für alle Kunden gleichermaßen.



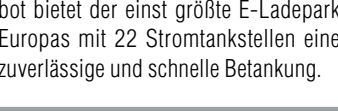
Berufskraftfahrer stehen ein beschränkter, videoüberwachter Lkw-Parkplatz mit 151 Stellplätzen in Premiumqualität



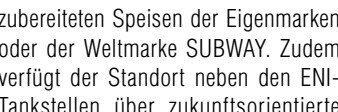
Egal, ob Sie auf einer langen Reise rasten möchten oder einen kurzen Stopp einlegen möchten.



seiner ausgezeichneten Lage an der wichtigsten Nord-Süd-Magistrale Europas



Der 24-Autohof Homburg/Elze an der A7 wartet mit breitem Serviceangebot in Gastronomie, Service und Mobilität auf.



Antriebsformen in Form von Stromtankstellen und einer LNG-Tankstelle.



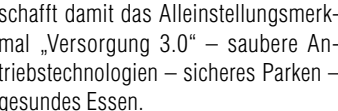
Der 24-Autohof Würzstadt-Mainz zeichnet sich durch die Kombination aus bewährter Qualität und zeitgemäßen Innovationen



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



Hoyer betreibt aktuell 253 Autohöfe, Tankstellen und Automatenstationen in Deutschland.



frischen Küche mit täglich wechselndem Mittagsangebot großer Beliebtheit.



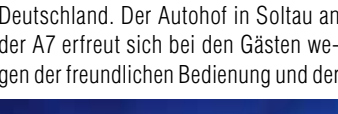
Seit 1981 bietet unser Erlebnis-Rasthof alles, was der Kraftfahrer und Reisende unterwegs benötigt.



private Autobahnkirche. Neben 2 Tankstellen mit Shops (24h) finden Sie hier auch LNG, E-Ladesäulen von TESLA.



Haldex



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



- Konzipiert für 17,5", 19,5" und 22,5" Truck & Trailer

Knorr-Bremse



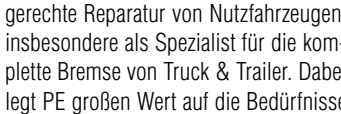
Knorr-Bremse ist mit über 30 Jahren Erfahrung in der Entwicklung von pneumatischen Scheibenbremsen für Nutzfahrzeuge



schwere Nutzfahrzeuge und Busse erreicht eine neue Dimension bei Leistung, Gewicht und Effizienz.

Bremsen

PE-Automotive



PE Automotive ist Teil der BPW Gruppe. Mit mehr als 75 Jahren Erfahrung weiß PE ganz genau, worauf es im freien Ersatzteilmarkt ankommt.



von Werkstatt und Flotte und sorgt mit innovativen Lösungen dafür.

Digitale Zahlungssysteme

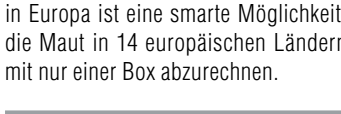


Als Experte für die bargeldlose Unterwegsversorgung bietet die DKV Card von DKV Mobility mit rund 66.000 Tankstellen Zugang zum größten energieunabhängigen Akzeptanznetzwerk in Europa.

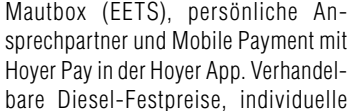


der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar.

Hoyer Card

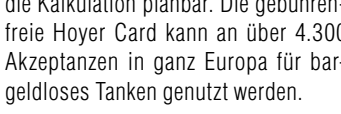


Die Hoyer Card bietet Zugang zu einem flexibel nutzbaren Fuel-Service-Paket mit Angeboten wie Mautbewicklung

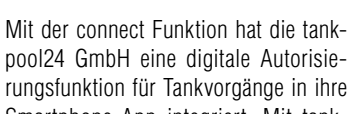


OMR-Abrechnungen und Sonderpreise für AdBlue® an der Zapfsäule machen die Kalkulation planbar.

Tankpool24



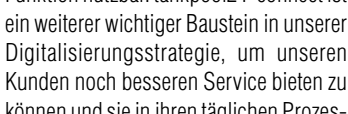
Mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungsfunktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden.



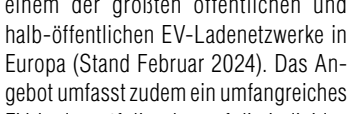
Ob Fahrzeugortung, Tankmanagement, Fahrerchat oder Dokumentenaustausch.



DKV Mobility



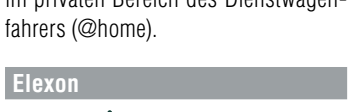
Mit rund 666.000 Ladepunkten bietet DKV Mobility seinen Kunden Zugang zu einem der größten öffentlichen und halb-öffentlichen EV-Ladernetze in Europa



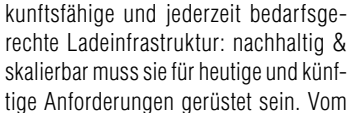
Ladeinfrastruktur



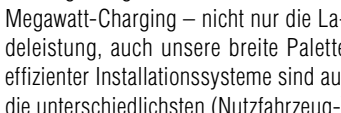
von E-Fahrzeugnutzern zugeschnitten ist: Neben Lösungen für das Laden am Firmensitz des Kunden (@work),



Um die zunehmende Diversifizierung der E-Mobilität abzudecken, braucht es zukunftsfähige und jederzeit bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur.



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



Bosch Secure Truck Parking (BSTP) ist die europäische Buchungssystem für sicheres Lkw-Parken und verfügt europaweit über 400 Parkareale in mehr als 15 Ländern.



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



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



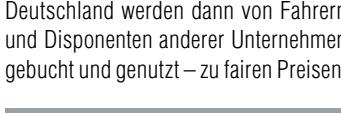
Parkplätzen. Diese Parkplätze in ganz Deutschland werden dann von Fahrern und Disponenten anderer Unternehmen gebucht und genutzt – zu fairen Preisen.



Die LKW.APP von Aparcado löst das allgegenwärtige Parkplatzproblem von Lkw-Fahrern.



Lkw-Vermietung



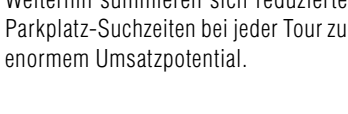
MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE NUTZFAHRZEUGBRANCHE

Die BFS ist Ihr Ansprechpartner Nr. 1, wenn Lösungen im Bereich Nutzfahrzeuge gefragt sind.



Mercedes-Benz CharterWay

Mercedes-Benz CharterWay bietet als Nutzfahrzeugvermieter mit einem breit gestellten Fuhrpark aus verschiedenen Lkw, Nutzf- und Sonderfahrzeugen den Kunden flexible Unterstützung bei ihren logistischen Herausforderungen.



Präzise Temperaturführung, optimale Heizleistung und reduzierte Abtauzyklen mit den dieselebetriebenen Kältemaschinen S.C.U. d80 und S.C.U.V2.0 sowie den elektrischen Kältemaschinen S.C.U.e85 und S.C.U.e85.



Schmitz Cargobull S.C.U

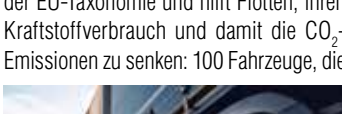
Präzise Temperaturführung, optimale Heizleistung und reduzierte Abtauzyklen mit den dieselebetriebenen Kältemaschinen S.C.U. d80 und S.C.U.V2.0 sowie den elektrischen Kältemaschinen S.C.U.e85 und S.C.U.e85.



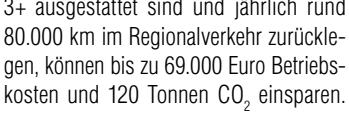
eine hohe Verfügbarkeit. Mit der Telematik kann die Kältemaschine über das Portal oder die App gesteuert werden und Updates erfolgen Over-The-Air.

Reifen

Continental



Vor dem Hintergrund schwieriger Rahmenbedingungen für die Transport- und Logistikbranche hat Continental die neue Lkw-Reifenlinie Conti Eco der fünften Generation entwickelt.



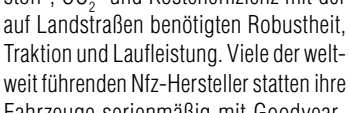
mit Conti Eco HS5/HD 5 Reifen anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS3+/HD 3+ ausgestattet sind



Goodyear bietet ein komplettes Sortiment an hochwertigen Nutzfahrzeugreifen für jeden Einsatz: Gütertransport, Baustellenverkehr und Personenbeförderung.



die vom Fernverkehr bekannte Kraftstoff-, CO₂- und Kosteneffizienz mit der auf Landstraßen benötigten Robustheit, Traktion und Laufleistung.



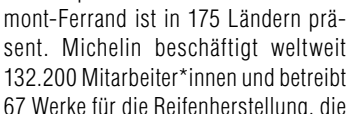
Als führendes Mobilitätsunternehmen entwickelt, produziert und vertreibt Michelin Reifen, die exakt auf die Bedürfnisse und Einsatzzwecke seiner Kunden zugeschnitten sind.



Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



Telematik



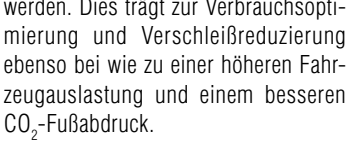
Mit hohem Mehrwert für ein profitables Flottenmanagement sind die Premium-Telematikdienste von Fleetboard verbunden.



aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden.



Ob Fahrzeugortung, Tankmanagement, Fahrerchat oder Dokumentenaustausch.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



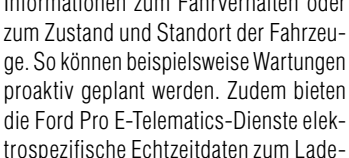
Ford Pro Telematics liefert in Echtzeit Informationen zum Fahrverhalten und zum Zustand und Standort der Fahrzeuge.



von E-Transportern. Die Telematik-Software hilft als Gewerkebetreiber, ihre Flotten effizienter zu verwalten.

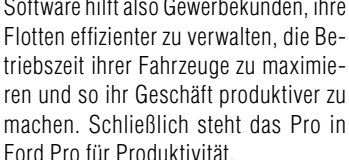


Goodyear TPMS ist die prädictive Lösung, um die Transportunternehmen ihre Geschäftsprozesse und Gesamtbetriebskosten optimieren können.

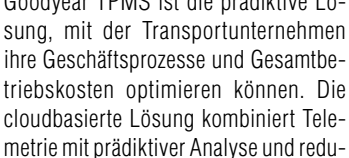


DKV Mobility

DKV Mobility bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



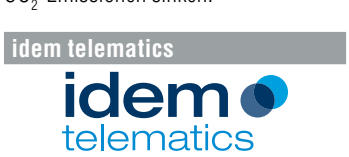
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



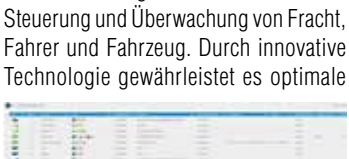
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



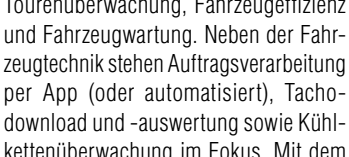
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



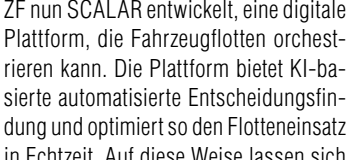
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



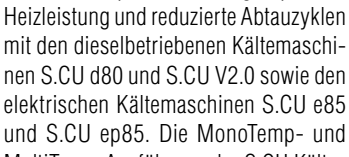
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.

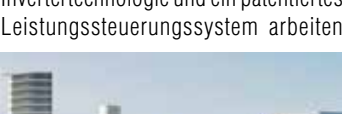


DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.

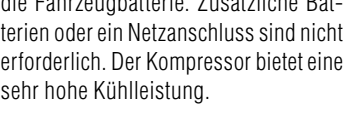


Trailer-Kühlung

Thermo King E-500e



E-500e ist eine vollelektrische Kältemaschine für leichte NFZ mit Batterieantrieb, die jederzeit die Zufahrt in Umweltszonen erlaubt.



mit dem Nebenantrieb des Fahrzeugs, um eine effiziente Stromversorgung zu garantieren.



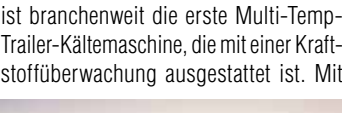
Thermo King Advancer-e



Advancer-E ist eine emissionsfreie, motorlose Transportkältemaschine für Trailer.



Thermo King A-500 Spectrum



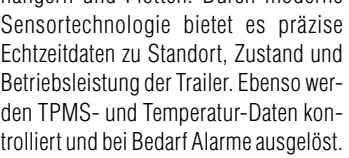
A-500 Spectrum ist eine hochmoderne Transportkältemaschine für Mehrfach-Temperatur-Trailer.



Trailer-Telematik



Das Trailer Telematik System von idem telematics ist eine wegweisende Lösung für das effektive Management von Anhängern und Flotten.



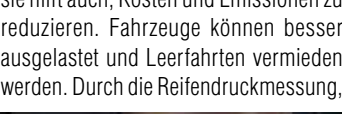
Kögel Trailer Telematics



Das Kögel Trailer Telematics Modul (KTTM) ermöglicht einen Überblick über die Gesamtflotte in Echtzeit.



Schmitz Cargobull TrailerConnect



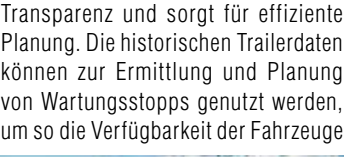
Als zentrale Datenplattform sammelt und konsolidiert TrailerConnect® die Transport- und Fahrzeugdaten.



DKV LIVE



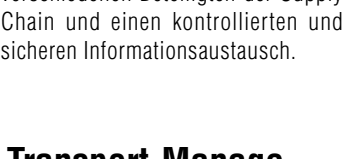
Ob Fahrzeugortung, Tankmanagement, Fahrerchat oder Dokumentenaustausch.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



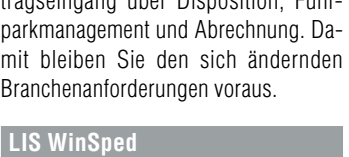
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



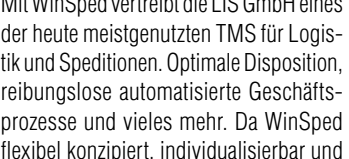
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



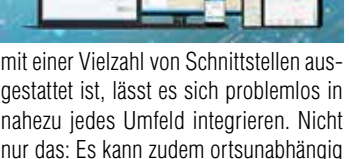
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



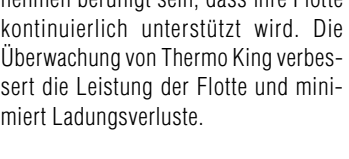
DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.





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 Mobilitätsvielfalt. Neben einem großen Ladepark mit 22 Stromtankstellen, dessen Kapazität bis 2025 verdoppelt werden soll, gibt es eine Nio-Powerswap-Station als innovative



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

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



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



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

Die Zukunft der Logistik

Allsafe all:change



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



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

Aral Fleet Solutions



Fleet Solutions

Die Mobilitätsentscheidungen 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 Spediteure und Lkw-Fahrer verfügbare Stellplätze und künftig auch Elektro-Ladepunkte für E-Lkw entlang der Route in Echtzeit einsehen und online reservieren.

Die Zukunft der Logistik

Opheo Solutions



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



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

Schmitz Cargobull EcoDuo



The TrailerCompany.

Der EcoDuo ist eine Fahrzeugkombination von zwei Standard-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

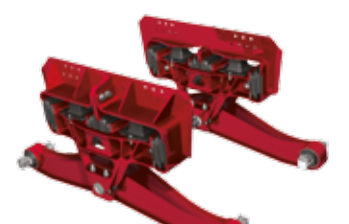


in allen Fahrzeugvarianten den neuen Standard und bieten einen Mehrwert für eine Vielzahl von Modellen, darunter batterieelektrische Lkw von Mercedes-Benz, die Actros-Baureihe, die Arocs-, Atego- und Econic-Baureihe.

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 Kipplager verriegelt. Der Multi-Fix gleicht Maßabweichungen an leicht verbogenen Kippaglern aus und wird beim Transport von Abrollbehältern (Flex-Carrier) in eine neutrale Position gedrückt.



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

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.

STARTSEITE

Die richtigen Lkw Reifen zur richtigen Zeit

Weniger Kraftstoffverbrauch – Geringere Kosten – Nachhaltige Flotten



Hohe Energiekosten, Inflation, Fahrer-mangel, ambitionierte Emissionsziele und die CO₂-Bepreisung – die Rahmenbedingungen für die Transport- und Logistikbranche in Europa bleiben schwierig. Gleichzeitig wird Nachhaltigkeit zu einem immer wichtigeren Investitionskriterium für Fahrzeughersteller und Flotten. Das belegt etwa die Studie „Aftermarket 2030 – The Fleet Imperative“ des Europäischen Verbandes der Automobilzulieferer (CLEPA) und der Boston Consulting Group.

„Reifen beeinflussen maßgeblich die Nachhaltigkeit einer Flotte und ihre Betriebskosten“, sagt Hinnerk Kaiser, der die Entwicklung von Lkw- und Busreifen für die EMEA-Region bei Continental verantwortet. Vor diesem Hintergrund hat Continental die neue Lkw-Reifenlinie Conti Eco der fünften Generation konzipiert und zur Marktreife gebracht: die richtigen Reifen zur richtigen Zeit. Sie erfüllen alle Anforderungen der EU-Taxonomie und helfen Flotten, ihren Kraftstoffverbrauch signifikant zu senken. Weniger Kraftstoff – das heißt weniger Kosten und weniger CO₂-Emissionen.

Tatsächlich bedingt der Rollwiderstand der Reifen 30 Prozent des Kraftstoffverbrauchs und damit der Emissionen eines Lkw. Mit dem neuen Conti Eco ist es den Reifenentwicklern bei Continental gelungen, nicht nur den Rollwiderstand zu optimieren, sondern auch die Laufleistung. Dabei galten ein möglichst geringer Rollwiderstand und eine möglichst hohe Laufleistung lange als klassische Zielkonflikte. „Uns ist es unter anderem durch innovative Gummimischungen und einen speziellen Aufbau des Reifens gelungen, diese Zielkonflikte auszubalancieren“, erklärt Hinnerk Kaiser. Das neue Konzept ermöglicht einen bis zu zwölf Prozent geringeren Rollwiderstand und eine um bis zu zehn Prozent erhöhte Laufleistung im Vergleich zu den Vorgängerprodukten von Continental.

Deshalb eignet sich die neue Reifenlinie Conti Eco hervorragend für den Gütertransport im Fern- und im Regionalverkehr. Gerade vor dem Hintergrund der emissionsabhängigen Mautkomponente gewinnt die richtige Reifen

Der neue Conti Eco der 5. Generation hat einen bis zu zwölf Prozent geringeren Rollwiderstand und eine um bis zu zehn Prozent erhöhte Laufleistung.



Hinnerk Kaiser verantwortet die Entwicklung von Lkw- und Busreifen bei Continental in der EMEA-Region.

CONTI ECO 5

Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit schließen sich nicht aus – im Gegenteil! Das zeigt Continentals Konzept für die neue Conti Eco-Reifenlinie. Überzeugt? Dann machen Sie bei der großen **Leserwahl „Best of New Transportation“ des ETM Verlages** mit. Dort steht auch der neue Conti Eco zur Abstimmung.



wahl für Flottenbetreiber innerhalb der EU noch einmal an Bedeutung. Die Zahlen sind eindeutig: 100 Fahrzeuge einer Flotte, die mit Conti Eco HS 5/HD 5 Reifen anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS 3+/HD 3+ ausgestattet sind und jährlich rund 80.000 km im Regionalverkehr zurücklegen, können bis zu 69.000 Euro Betriebskosten und 120 Tonnen CO₂ einsparen.¹

Darüber hinaus überzeugen die neuen Reifen mit exzellentem Grip, ermöglichen ein sicheres Handling der schweren Transportfahrzeuge bei wechselnden Wetterverhältnissen und bieten eine herausragende Traktion über ihre gesamte Lebensdauer. Auf Kundenwunsch können sie direkt ab Werk mit Sensoren der neuesten Generation ausgestattet werden. Damit treibt der Conti Eco Gen 5 die Digitalisierung der Flotten weiter voran und ermöglicht mit der Reifenmanagementlösung ContiConnect 2.0 Fernüberwachung in Echtzeit sowie eine vorausschauende Serviceplanung. Die richtigen Lkw-Reifen zur richtigen Zeit. Weniger Kraftstoffverbrauch – Geringere Kosten – Nachhaltige Flotten. In Verbindung mit den Runderneuerungslösungen von Continental lassen sich die reifenbezogenen Flottenbetriebskosten noch einmal deutlich senken. Die Karkassen des neuen Conti Eco sind von Anfang an so konzipiert, dass sie optimal für eine Runderneuerung geeignet sind. Ein runderneuerter Reifen besteht bis zu 70 Prozent aus dem Material des Altreifens und ist bis zu 40 Prozent günstiger als ein Neureifen – bei gleicher Laufleistung und Sicherheit. So leistet die neue Reifenlinie auch in dieser Hinsicht einen Beitrag zu mehr Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit im Transportsektor. Die neuen Conti Eco-Reifen in verschiedenen Größen für die Lenk- und die Antriebsachse verfügbar sein, den Auftakt machen 2024 folgende Dimensionen:

- 315/70 R 22.5 Conti Eco HS 5
- 315/80 R 22.5 Conti Eco HS 5
- 385/55 R 22.5 Conti Eco HS 5
- 385/65 R 22.5 Conti Eco HS 5
- 315/70 R 22.5 Conti Eco HD 5
- 315/80 R 22.5 Conti Eco HD 5

Fotos: Continental Reifen Deutschland GmbH

Flottenbetreiber können durch den Einsatz des richtigen Reifens den Kraftstoffverbrauch und damit Kosten und CO₂-Emissionen senken.

TIRE COLOGNE

Branchentreff par excellence: Continental präsentiert den Conti Eco der fünften Generation auf der Tire Cologne. Erleben Sie effiziente und nachhaltige Lösungen am Stand des Reifenherstellers vom 4. bis zum 6. Juni in Köln: **Halle 8.1, D040/E041.**

ZUM THEMA

Geballtes Fachwissen verständlich erklärt: Die aktuellen Whitepaper von Continental bieten Antworten auf die drängenden Fragen der Transport- und Logistikindustrie. **Das aktuellste Whitepaper finden Sie hier.**

¹Die Daten basieren auf internen Tests und Kalkulationen zum Rollwiderstand und zur Laufleistung der Reifen: Lkw: 4x2 feste Einheit (VECTO Untergruppe 4RD), Dieselpreis: Durchschnitt 1,50 €/Liter, Applikation 30% Fernverkehr/70% Regionalverkehr, Reifengröße: 315/70 R22.5 Steer and Drive

Vollgas mit Sicherheit

DEKRA begleitet die DTM seit 35 Jahren – Ein Blick hinter die Kulissen



Motorsport weckt Leidenschaft. Und bewegt die Menschen mit Dramen, in denen teils Tausendstelsekunden über Sieg oder Niederlage entscheiden. Bei all den Emotionen darf ein Aspekt aber nie aus dem Fokus geraten: die Sicherheit. Die hat sich in den vergangenen Jahrzehnten in dem Sport, der ein gewisses Risiko mit sich bringt, enorm verbessert.

Dazu leistet auch DEKRA einen Beitrag – etwa in der Rennserie DTM, die seit 2023 vom ADAC veranstaltet wird. Die Partnerschaft zwischen DTM und DEKRA gibt es schon länger – seit 35 Jahren. Der starke Bund ist unter anderem am DEKRA Logo auf den Startnummern verschiedener Modelle von Herstellern wie Porsche, Ferrari, Mercedes, Lamborghini, Audi und Co. zu erkennen.

Wolfgang Dammert, Motorsport-Koordinator bei DEKRA, und sein Team sind ein entscheidender Baustein in dieser Kooperation. Sie haben zwei elementare Aufgaben: Zum einen sorgen sie bei der sogenannten Technischen Abnahme für die Sicherheit aller Beteiligten, zum anderen ermöglichen sie Chancengleichheit mit technischen Nachprüfungen während und nach den Rennwochenenden.

Zwei Tage bevor sich auch nur ein Rad auf der Rennstrecke dreht, sind Dammert und sein Team beim jeweiligen Event vor Ort. Mit drei Aufliegern wird das komplette Equipment der Technischen Abnahme der DTM sowie auch das der meist parallel ausgetragenen ADAC GT4 Germany, für die DEKRA auch verantwortlich zeichnet, transportiert. Zugleich befinden sich darin die Büros für die Mitarbeitenden. Am Donnerstag vor jeder DTM-Rennveranstaltung steht ein wichtiger Termin im Kalender: die Technische Abnahme. Hier prüfen die DEKRA Fachleute, die eine spezielle Ausbildung zum Technischen Kommissar gemäß den Richtlinien des Deutschen Motor Sport Bunds (DMSB e.V.) absolviert haben, ob die Fahrzeuge mit den Sicherheitsstandards und dem Regelwerk konform sind. „Wir kontrollieren zum Beispiel, ob die feuerfeste Unterwäsche und die Helme der Fahrer den Vorschriften entsprechen und ob die Gurte, Feuerlöscher und Sitze im Auto die vorgeschriebenen Standards erfüllen“, sagt Dammert. Das sind die Überprüfungen während der sogenannten Grundabnahme.

DEKRA Experten überprüfen die Sicherheitsstandards der Fahrzeuge.

JUBILÄUM: 40 JAHRE DTM

In der DTM treten 30 Fahrer mit verschiedenen Fahrzeugen der Kategorie GT3 gegeneinander an. Unter anderem sind die Marken BMW, Audi, Mercedes, Porsche, Ferrari und Lamborghini vertreten. Insgesamt stehen acht Rennwochenenden mit jeweils zwei Rennen auf Strecken wie dem DEKRA Lausitzring, Hockenheimring, Nürburgring oder Red Bull Ring auf dem Programm – das nächste Rennen findet an diesem Wochenende am DEKRA Lausitzring statt.

Grundabnahme und Technische Abnahme

Das DEKRA Team kann nach Qualifying und Rennen aber auch vermessen, ob die Heckflügelhöhe mit den Angaben in der Homologation des Autos übereinstimmt. Hier kommt beispielsweise Lasertechnik zum Einsatz. Früher nutzte man sogar Augmented Reality-Lösungen, die wie eine Art Schablone funktionierten. Doch seit in der DTM nicht mehr die individuell für die DTM gestalteten Rennfahrzeuge der Hersteller (Class 1) zum Einsatz kommen, sondern die internationale Fahrzeugkategorie nach GT3-Reglement, fällt dieses Hilfsmittel vorerst weg.

Selbst die Fahrer müssen aktiv werden: Auf Wunsch können die Technischen Kommissare etwa während des freien Trainings mit ihnen einen Test machen, wie lange sie benötigen, um aus dem Auto auszusteigen. Sieben Sekunden sind auf der Fahrerseite erlaubt. Schließlich kann das im Falle eines Unfalls überlebenswichtig sein und ist durch die spezielle Konstruktion der Rennautos mit Überrollkäfig und Co. nicht immer ganz einfach. Kommt es doch zu einem Unfall, sind die DEKRA Experten immer in die Analyse und Aufarbeitung einbezogen. Zum einen, um daraus Schlüsse für die Sicherheit aller Beteiligten zu ziehen, zum anderen, weil die Teilnehmer bei kleineren Schäden meist möglichst schnell nach einer Reparatur wieder auf die Strecke gehen wollen. Dafür müssen Dammert und sein Team aber ihre Freigabe erteilen. Ein weiterer Pflichttermin der Rennfahrer: das regelmäßige Wiegen nach den Trainings und Rennen, damit niemand einen Gewichtsvorteil hat. Das fällt in die Kategorie Chancengleichheit, die ebenfalls zum Aufgabenspektrum von DEKRA gehört. Hierfür sammeln Dammert und sein Team vor jedem Event zum Beispiel Referenzproben von Kraftstoff und Reifen ein, um sie während des Wochenendes mit Stichproben überprüfen zu können. Nach dem Rennen muss sich noch eine bestimmte Menge Kraftstoff im Tank befinden, aus der wiederum eine Probe entnommen wird.

Aber auch die einzelnen Parameter wie Gangwechsel, Beschleunigung und Co. werden mithilfe von Datenaufzeichnung und anschließender Auswertung akribisch aufgearbeitet. An jedem Rennwochenende sind Fahrdynamiker sowie Antriebsexperten aus dem DEKRA Technology Center in Klettwitz vor Ort im Einsatz, die die Datenanalysten unterstützen. Etwa, um im Falle eines Streitfalls immer einen Schritt voraus zu sein. „Hier findet oft eine Art Wettlauf gegen die Zeit mit den Ingenieurinnen und Ingenieuren der jeweiligen Teams statt“, sagt Dammert. „Denn die Fahrer müssen ihre Autos natürlich in- und auswendig. Wir müssen aber versuchen, bei möglichen Schlupflöchern oder Grauzonen im Reglement immer noch besser informiert zu sein.“

Alle DEKRA Experten bringen eine entsprechende Ausbildung mit. Dammert hat Luft- und Raumfahrttechnik studiert, und auch die anderen Mitglieder im Team müssen einen technischen Beruf im Kfz-Bereich erlernt haben, um entsprechendes Know-how zu haben. So steht der Mission Sicherheit und Fairness im Motorsport nichts mehr im Wege.

Text: Bianca Leppert | Foto: DEKRA



STARTSEITE

Tankstelle für das kleinste Element

In Zukunft soll es mehr Wasserstofftankstellen geben.
DEKRA begleitet diesen Wandel mit der eigenen Expertise



Die Automobilindustrie legt für die kommenden Jahre weltweit ihren Fokus stark auf die Entwicklung batterieelektrischer Antriebe. Welche Rolle die Brennstoffzelle bei Pkw und Nutzfahrzeugen künftig spielen wird, ist dagegen noch unklar. Fest steht jedoch, dass bereits heute solche Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind und dass es Nutzungsprofile gibt, die gut zu einem Brennstoffzellenantrieb passen – zum Beispiel bei Bussen im öffentlichen Nahverkehr, bei Abfallsammelfahrzeugen, bei Gabelstaplern oder im Güterfernverkehr.

Seit Kurzem ist DEKRA eine von nur drei Prüforganisationen, die Betankungsanlagen für Brennstoffzellenfahrzeuge prüfen und zertifizieren können. „Der Übergang in die Wasserstoffwirtschaft beginnt gerade erst“, sagt Dr. Christoph Flink, Vice-President Wasserstoffwirtschaft-Programmmanagement bei DEKRA. „Wir unterstützen ihn, indem wir die richtigen Sicherheitskonzepte zum richtigen Zeitpunkt anbieten.“

In der Brennstoffzelle reagiert Wasserstoff mit dem Sauerstoff der Luft. Die freiwerdende Energie dieser chemischen Reaktion wird in elektrischen Strom umgewandelt. Ein Brennstoffzellenfahrzeug benötigt also weder Benzin noch Diesel noch Strom, sondern Wasserstoff. Und den muss es irgendwo tanken können.

Heute geschieht das oft an Tankstellen, die auf Betriebsgeländen liegen. Doch es gibt auch Zapfanlagen im öffentlichen Raum: Laut Zahlen des Portals H2.live sind in Europa 165 Tankstellen in Betrieb, weitere 41 befinden sich in der Realisierung. „DEKRA prüft und zertifiziert die Funktion von Wasserstofffüllanlagen auf Konformität mit den Normen ISO 19880-1 und DIN EN 17127“, erläutert Flink. „Des Weiteren prüfen und zertifizieren wir auch die Wasserstoffqualität, die für die Verwendung in Brennstoffzellen sehr hoch sein muss.“

Ein Kilogramm Wasserstoff liefert dreimal so viel Energie wie ein Kilogramm Diesel oder Benzin.

Wasserstoffgas wird in Druckbehältern gelagert

Konkret ist in einer weiteren Norm, der DIN EN 17124, nicht nur die Wasserstoffreinheit definiert, die mindestens 99,97 Prozent betragen muss, sondern auch, welche Anteile verschiedene Verunreinigungen jeweils höchstens haben dürfen. Bei den Prüfungen arbeitet DEKRA mit dem Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) in Ulm und dem Zentrum für Brennstoffzellen-Technik (ZBT) in Duisburg zusammen. Diese Partner führen die jeweiligen Messungen durch.

Aus einem Kilogramm Wasserstoff lässt sich gut dreimal so viel Energie gewinnen wie aus einem Kilogramm Diesel oder Benzin. Das Problem dabei: Pro Volumen ist der Energiegehalt des Wasserstoffs sehr gering, weil er bei der typischen Umgebungstemperatur als Gas eine niedrige Dichte hat. Um also keine unrealistisch großen – unwirtschaftlichen – Tanks im Fahrzeug und an der Tankstelle haben zu müssen, wird Wasserstoffgas komprimiert in Druckbehältern gelagert. Es gibt aber auch Forschungsprojekte, etwa von Daimler Truck und Linde, die eine Betankung mit verflüssigtem Wasserstoff zum Ziel haben. Auch DEKRA sammelt aktuell erste Erfahrungen mit Flüssigwasserstoff-Betankungsprozessen in einem Forschungskonsortium um den Energieversorger Engie.

Der Fahrzeugtank heutiger Brennstoffzellen-Pkw fast fünf bis sieben Kilogramm Wasserstoff, der unter einem Druck von 700 bar steht. Damit ist die Reichweite des Pkw vergleichbar mit der eines Diesels oder Benziners. Brennstoffzellennutzfahrzeuge verbrauchen deutlich mehr und haben ein viel höheres Gesamtgewicht, weshalb bei ihnen Gewicht und Volumen des Wasserstofftanks weniger kritisch ist als bei Pkw. Daher, aber vor allem aus historischen Gründen, steht der Wasserstoff in den Tanks von Nutzfahrzeugen nur unter einem Druck von 350 bar. Gut möglich, dass sich langfristig in allen Fahrzeugarten die 700-bar-Tanks durchsetzen.

Beim Tanken muss nun die Zapfanlage den Wasserstoff in den Fahrzeugtank befördern. Äußerlich ähnelt die Handhabung den vertrauten Zapfpistolen der Verbrenner, aber mehr auch nicht. Die Wasserstoffzapfpistole wird von Hand oder automatisch im Einfüllstutzen arretiert. Zapfanlage und Fahrzeug kommunizieren dabei per Infrarotschnittstelle miteinander. Um den aktuellen Füllstand des Fahrzeugtanks zu ermitteln, sendet die Tankstelle zunächst einen kurzen Druckstoß Wasserstoff. Bald darauf beginnt die eigentliche Betankung. Zu erkennen ist das auch daran, dass der Schlauch sich spannt, weil er unter Druck steht. Beim Befüllen können die kurzzeitigen Druckunterschiede bis zu 100 bar betragen. Der gesamte Vorgang dauert nur wenige Minuten. Wie lange genau und wie viele Fahrzeuge nacheinander ohne große Unterbrechung tanken können – das hängt stark von der Auslegung der Betankungsanlage ab.

An der Wasserstofftankstelle wird der gasförmige Wasserstoffvorrat nur bei Drücken von 50 bis 450 bar gelagert – der konkrete Wert hängt von den landesspezifischen Sicherheitsvorschriften ab. Daher müssen zunächst Verdichter – Kompressoren – den erforderlichen Arbeitsdruck für die Befüllung erzeugen.

Lkw liefert Wasserstoff

Zu den Tankstellen in Europa gelangt der Wasserstoff aktuell meistens per Lkw-Transport. Denn ein Wasserstoffverteilnetz, an das sich eine Tankstelle anschließen ließe, gibt es bislang nur in Ausnahmefällen, zum Beispiel in der Nähe von Chemieparks, weil Wasserstoff für die Industrie auch eine wichtige Rolle bei der Herstellung von Grundstoffen spielt. Mit zunehmender Verbreitung des Gases als Energieträger könnte sich die Situation beim Verteilnetz jedoch ändern – wenn es denn genügend Wasserstoff gibt, der mittels erneuerbarer Energien erzeugt wurde.

Die EU-Kommission jedenfalls hat mit Blick auf den Fernverkehr das Ziel ausgegeben, dass ab dem nächsten Jahrzehnt an transeuropäischen Verbindungsstrecken mindestens alle 200 Kilometer eine Wasserstofftankstelle für Lkw ihren Dienst tun soll. Auch die Nationale Wasserstoffstrategie der deutschen Bundesregierung sieht einen umfangreichen Ausbau des Tankstellennetzes vor.

Text: Michael Vogel |

Foto: Julian Hoffmann



STARTSEITE

Keine Angst vor der KI

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



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

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

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

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

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

Vortrag beim Bus-Shuttle

Mittags steht der Blick hinter die Kulissen der Winner-Spedition an. Hierfür gibt es einen Bus-transfer in die benachbarte Stadt Hemer,

wo sich das Langgut-Lager des Unternehmens befindet. Während des Shuttles referiert Raoul Wintjes, Leiter Internationaler Straßengüterverkehr und Digitalisierung beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSL). Sein Thema: „Vertrauen in die KI: Wie Speditionen die Zukunft gestalten“.

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

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

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

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

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

Aktuelle Informationen & Anmeldung unter eurotransport.de/tasymposien

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

DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



eurotransport jobs

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

eurotransport.de

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

Hier der Überblick über das Newsletter-Angebot:

Logistik & Management: Dienstag und Donnerstag (wöchentlich)

Truck, Trailer & Vans: Mittwoch (wöchentlich)

FERNFAHRER: Freitag (monatlich)

WERKSTATT aktuell: Dienstag (monatlich)

KONTAKT

Der schnelle Draht bei Fragen und Anregungen

Redaktion

Tel. 07 11/7 84 98-31

transaktuell@etm.de

Vertrieb

Tel. 07 11/7 84 98-17

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

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER trans aktuell

Norbert Blucke
☎ +49(0) 711 7 84 9894 · ✉ norbert.blucke@etm.de

www.transaktuell.de

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA WHEELS
autorisierter Großhandel

Ihr Großhandels-Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör

H. Lauterbach GmbH
Befecker Landstr. 37
59581 Warstein

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

WERKSTATT

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

www.stark-waschanlagen.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

INTERNATIONALER ADAC
TRUCK GRAND PRIX
EST. 1006

WIR SIND DABEI!

HS-BOX® FAMILY
UNSERE CLEVEREN PLATZHALTER

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

#hsschoch
hs-schoch.de

DEKRA

Zukunftsbranche Transportlogistik

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

DEKRA Akademie
50 Jahre
Bildungserfahrung

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

WALTER LEASING

Tautliner zu verkaufen

Neue Pläne! Farbe nach Wahl.

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

Preis ab **€ 4.900,-**

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

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

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT!

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

VERSCHIEDENES

2024 NEUES

SPARSAMER EINFACHER WASCHEN!
MIT DEN MOBILEN STARK PREMIUM WASCHANLAGEN!
NEUE GROßE 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

Doc Stop
www.docstop.eu

Truck-Trailer-Bus
Mobiler Service 0172-4017968
www.unfallvermessung.de

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley OVERALLS
MIT VERSTÄRKTEM PROTEKTOR

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

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

LKW-FAHRER GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter: ☎ 040 - 60 94 55 30

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

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

FAHRSCHULE B. MUELLER
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE-MUELLER.DE | TEL. 07024 8036119
FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÖLN

Bewirb Dich hier!

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

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, Achim Geiger, Julian Hoffmann,
Bianca Leppert, Michael Vogel

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**