



Workshop der Nutzfahrzeughersteller

Was alles besser werden muss

Wegen negativer Konjunkturprognose: Beim Workshop des Verbands der Automobilindustrie (VDA) im Vorfeld der IAA Transportation fordern die Hersteller eine bessere Industriepolitik.

Das besondere Bild

H2-Tankstelle in Augsburg eröffnet

Im GVZ Region Augsburg gibt es nun eine Wasserstoff-Tankstelle. Zur Eröffnung kam Bayerns Wirtschaftsminister Aiwanger.

Kommentar

Vernebelte Sinne im Straßenverkehr

Die Cannabis-Teillegalisierung gefährdet die Verkehrssicherheit. Jetzt muss die Politik handeln, so Redakteur Ralf Lanzinger.

Hintergrund

Wichtige Einigungen für die Infrastruktur

Der Bund hilft bei der Bahn-Sanierung, das Straßenverkehrsgesetz darf im zweiten Anlauf doch reformiert werden.

Hintergrund

Unfallrisiko marode Straßen

Dekra-Verkehrssicherheitsreport 2024 vorgestellt – Zahl der Verkehrstoten in der EU sinkt nicht schnell genug.

Anzeige



Bosch Service Solutions

Wir machen Logistik effizienter, sicherer und nachhaltiger

bstp.eu

Technik fürs Leben



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

Über-Bürokratisierung beenden

Dr. Florian Eck, Geschäftsführer beim Deutschen Verkehrsforum, über notwendige Infrastrukturmaßnahmen und warum deren Finanzierung ein solches Problem ist.

Entlastung für die Straßen

44-Tonnen-Lkw im Einsatz bei Pendelverkehren von und zu Industriestandorten wie Schkopau und Leuna? Sachsen-Anhalt plant dazu einen Feldversuch.



Spedition und Logistik

Transformation bei der Rieck Logistik-Gruppe

Wie der Modernisierungsprozess der Rieck Logistik-Gruppe genau aussieht und wieso sich der neue Standort im brandenburgischen Oberkrämer trotz Volumenrückgang bewährt.

Alles aus einer Hand

Rhenus erweitert den Standort Dietzenbach, der vor allem Transport Related Warehousing (TRW) anbietet. Die Niederlassung ist zudem Gastgeber für ein trans aktuell-Symposium.



Management

Kosten im Griff behalten

Die allgemeine Teuerung wirkt sich auf die Flottenversicherungen aus, es stehen deutliche Prämien erhöhungen im Raum. Riskmanagement kann eine Lösung sein, das abzumildern.

Unterwegs zur E-Rechnung

Rechnungen in strukturiertem elektronischen Formats sind ab 1. Januar 2025 verpflichtend. Allerdings sind für die Jahre 2025 bis 2027 Übergangsregelungen in Kraft.



Schwerpunkt Temperaturgeführte Transporte

Die Lage in der Kühllogistik

Was bewegt die Mitgliedsunternehmen des Thermologistik-Verbands Unterfrigoroute? Vorstand Gert Kautetzky und Geschäftsführer Roger Schwarz berichten über die aktuelle Situation bei alternativen Antrieben und die Auswirkungen der CO₂-Maut.



trans aktuell Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

eurotransport.de DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL

ETM AWARD BEST OF NEW TRANSPORTATION

Leserwahl 2024

Ganz neu aufgestellt

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

Für echte Gewinner

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

Kandidaten in 24 Kategorien

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



Fahrzeug und Technik

Dauerhafte Düsenprobleme

Unternehmer mit XF- und XG-Zugmaschinen von DAF mit Paccar MX-13-Dieselmotoren berichten von Problemen. Der Hersteller sucht zusammen mit den Kunden nach einer Lösung.

Windrose für Europa

Schwerer E-Lkw aus Fernost: Der erst 2022 gegründete chinesische Elektro-Lkw-Bauer Windrose hat bereits Prototypen im Testlauf und sucht jetzt Fertigungspartner in Europa.



Sicher auf Achse

Gefahren für Lkw-Fahrer vermeiden

Francisco Gallardo von der spanischen Spedition Trucksters über die Risiken bei grenzüberschreitenden Verkehren, wie sie sich vermeiden lassen und wie sich der Arbeitsalltag von Lkw-Fahrern damit verbessert.



Schwerpunkt Anhänger und Aufbauten

Lange Kundenliste für den E-Trailer

Abdullah Jaber, CEO von Trailer Dynamics, über die neue Möglichkeit zur Homologation, die Zusammenarbeit mit Industriepartnern und die Pläne für die IAA Transportation.

Fokus auf mehr Effizienz

Schmitz Cargobull setzt bei der Trailer-Neuheiten für die IAA Transportation auf niedrige TCO für den Kunden. Neu ist auch ein IT-Tool für Predictive Maintenance.



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 - Volodymyr, Adobe Stock, Archiv, Daimler Truck, KM Cargo, Rieck Logistik-Gruppe, Schmitz Cargobull, Trucksters

Jetzt muss die Politik ran

Vor der IAA Transportation: Die Hersteller fordern eine bessere Industriepolitik



Wenige Monate vor Beginn der IAA Transportation kommen auf einem Workshop des Verbands der Automobilindustrie (VDA) die Nutzfahrzeughersteller zusammen. Einhelliger Tenor: Die Technik steht, aber an den Rahmenbedingungen hapert es.

Ernüchternde Konjunkturprognose

Die Konjunkturprognose, als letzter Programmpunkt der Veranstaltung anberaumt, fällt eher ernüchternd pessimistisch aus: Eine hohe Inflation und hohe Energiepreise belasten die Industrie. Entsprechend rangieren auch die Erzeugerpreise auf einem sehr hohen Niveau. Am Ende stehe laut Manuel Kallweit, Leiter Economic Intelligence & Volkswirtschaft beim VDA, die Wachstumsporgnose für die deutsche Wirtschaft im Jahr 2024 bei sehr mageren 0,2 Prozent.

Zudem zeigt sich auf den Nutzfahrzeugmärkten eine Normalisierung hin zum Durchschnittsniveau der letzten Jahre. Oder anders ausgedrückt: Die Absatzzahlen fallen im Vergleich zu 2023 ab. Dabei, das zeigen seine Zahlen weiter, hinkt die Elektromobilität absolut gesehen deutlich hinter den Erwartungen her. Daran können auch starke Zuwachsraten in Deutschland von 2023 auf 2024 nichts ändern. Im ersten Quartal 2024 spricht er von rund 300 schweren E-Nutzfahrzeugen, oder 1,7 Prozent Marktanteil.

Direkt in ihrem Eröffnungsvortrag hatte VDA-Präsidentin Hildegard Müller bereits die Politik in die Verantwortung genommen. „Wir brauchen eine engagierte Industriepolitik.“ Ohne Nutzfahrzeuge würde vieles nicht so laufen, wie es sollte, so Müller. „Der Straßengütertransport hat eine klimaneutrale Zukunft.“

Hierzu leiste die Industrie ihren Beitrag, um den europäischen Straßenverkehr bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten. So liege der Fokus der Investitionen auf der Transformation zur E-Mobilität. Jährlich stecke die deutsche Autoindustrie 56 Milliarden Euro in ihre Entwicklungsabteilungen.

Fehlende Infrastruktur für Lkw

Wichtig sei aber, dass die Zielwerte von den nötigen politischen Rahmenbedingungen flankiert werden. Großen Nachholbedarf sehe sie bei der fehlenden H2- und E-Infrastruktur. Ohne diese sei das Ziel kaum zu erreichen. Planungssicherheit sei zudem sehr wichtig. Insgesamt sei mehr Engagement gefragt. „Das Ambitionsniveau ist zu gering.“ Nur mit den richtigen Rahmenbedingungen könne die Flotte umgestellt werden.

Als weiteren Knackpunkt identifiziert die VDA-Chefin das Thema Standortbedingungen für die Unternehmen. Bürokratie müsse reduziert werden, die Digitalisierung angeschoben, Planungs- und Genehmigungsverfahren schneller werden. Außerdem seien Energiepreise und Steuern schlicht zu hoch.

Vier Faktoren müssen stimmen

Eine Erklärung liefern auch die Hersteller, die im Rahmen des Workshops ihren Ausblick auf die IAA Transportation im September geben. Vier Faktoren müssten laut Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions MAN Truck & Bus, für die Dekarbonisierung stimmen: Produkte, Infrastruktur, erneuerbare Energien und passende Betriebskosten (TCO). Stimme einer dieser Faktoren nicht, werde die Transformation nicht funktionieren. Seitens der Produkte, das wird nicht nur in seinem Vortrag klar, haben die Hersteller vorgelegt und – im Verbund von BEV- und H2-Technologie – auch für praktisch jeden Anwendungsfall ein funktionierendes Pendant zum Diesel im Angebot.

Karin Radström, CEO von Mercedes-Benz Truck, rechnet vor, dass aktuell gerade einmal 200 High-Power-Charger (mehr als 400 kW) in Europa für Lkw verfügbar seien. Bis 2030 müssten es 35.000 sein, bestenfalls nur mit 400 kW, sondern direkt so viele echte Megawattcharger wie möglich. Auf dem Wunschzettel daher: 400 Ladepunkte pro Monat. Beim Wasserstoff zähle man aktuell 120 Tankmöglichkeiten. 2.000 sollten es aber bis 2030 schon sein, also 30 neue pro Monat. Eine echte Mammutaufgabe, die Herstellern und Nutzern das alternativ angetriebene Leben nicht gerade leicht macht.

Diesel haben weiter Zukunft

Während sie den neuen Actros L vorstellt, der als Diesel-Lkw die windschnittige Kabine des eActros 600 bekommt, um noch ein wenig von Dieserverbrauch abzuschmirgeln, gibt Radström zudem zu, dass der Diesel außerhalb Europas noch eine längere Zukunft haben wird. Darum werde man auch diesen noch weiterentwickeln und effizienter machen. Man darf sich fragen, ob dies auf Grund der genannten Probleme und den hohen Strompreisen nicht zwangsweise selbst noch für Europa gilt.

Deutlich wird auch Andreas Schmitz, CEO von Schmitz Cargobull, in seinen Ausführungen in Bezug auf die scharfen Vecto-Werte, die auch gezogene Einheiten betreffen. „Es ist mir neu, dass ein Trailer CO₂ ausstößt“. Das ergebe keinen Sinn, auch hinsichtlich der verschiedenen Einsatzzwecke, beispielsweise bei Traktoren, die die meiste Zeit im kombinierten Verkehr auf der Bahn verbringen. Die Regierung müsse erkennen, „dass unsere Kunden besser wissen, wofür sie ihre Trailer wie einsetzen.“ Hier gehe man den falschen Weg, weg von Marktwirtschaft zur Planwirtschaft mit entsprechend hohen Kosten und geringerer Effizienz. Selbstredend müsse ein Hersteller die Kosten an die Kunden weitergeben. Denen wolle man aber an vielen Stellen mit geringeren TCO einen Vorteil verschaffen, beim Kühler beispielsweise durch verbesserte Isolierung.

Gute Partner sind notwendig

Wie Daimler Truck und MAN vertritt auch Andreas Haller, Gründer und CEO von Quantron, den Ansatz, mit mehreren Technologien die Transformation zu schaffen. Haller möchte seinen Kunden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern neben dem Produkt auch bei der Beschaffung der Energie zur Hand gehen. Nur mit guten Partnern lasse sich die Transformation schaffen. Der Kunde müsse die Sicherheit haben, dass er die Energie dort zur Verfügung hat, wo er die Fahrzeuge einsetzt. Und die TCO müssen, so Haller, selbst ohne Förderer attraktiv sein.

Im Transporterbereich stehen die Zeiger noch deutlich stärker auf „E-Mobilität“. So berichtet Claudia Vogt, Direktorin Ford Pro, dass laut eigener Erhebungen 60 Prozent der kleinen und mittleren Unternehmen ihre Flotte in den nächsten fünf Jahren in Richtung Zero Emission umstellen möchten. Dazu brauche man aber nicht nur das Fahrzeug, sondern auch ein gutes Gesamtpaket, so Vogt.

Verschiedene Dienste als Support

Darum biete Ford Pro verschiedene Dienste als Unterstützung an, zum Beispiel auch den „E-Switch-Assist“, ein Tool, das dem Kunden anhand der beobachteten Routen für die jeweils eingesetzten Fahrzeuge berechnet, ob sich der Mehrpreis für die E-Variante über die Betriebskosten auszahlt. Man helfe den Kunden zusätzlich bei der Frage nach der Ladeinfrastruktur vom Depotladen über das Ladenetzwerk Blue Oval bis zur Abrechnung und Ladeinrichtung bei Fahrern, die ihren Diensttransporter zu Hause laden.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt auch Kia, die 2025 mit einem eigenen Elektrotransporter in den Markt starten. Auch hier steht ein ganzes Ökosystem hinter dem Fahrzeug, wie Pierre-Martin Bos, Director PBV Kia Europe, ausführt. PV5 soll das erste Modell heißen, das in Phase 1 an den Start geht. Der Transporter tritt in der mittleren 1-Tonnen-Klasse an und glänzt auf den ersten Bildern mit recht abgespactem Design und soll in verschiedenen Varianten zu haben sein, vom Kastenwagen bis zum Personentransporter. Teil der ersten Phase sei auch, die Fahrzeuge mit Predictive Maintenance und Over-the-air-Updates zu versorgen. Zudem wolle man die Transporter im eigenen Servicenetzwerk betreuen, um gerade gewerblichen Kunden die nötige hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten.

Text: Markus Bauer |

Foto: Adobe Stock, Montage: Marcus Zimmer

0,2 Prozent

BETRÄGT DIE WACHSTUMSPROGNOSE FÜR DIE DEUTSCHE WIRTSCHAFT IM JAHR 2024



„Wir brauchen eine engagierte Industriepolitik. Denn ohne Nutzfahrzeuge würde vieles nicht so laufen, wie es sollte“

HILDEGARD MÜLLER,
PRÄSIDENTIN DES VDA

2.000 H2-

TANKSTELLEN SOLL ES BIS 2030 GEBEN

IAA Transportation 2024:
Hier trifft sich die
Nutzfahrzeug-Branche

STARTSEITE

H2-Tankstelle in Augsburg



Foto: Franziska Nieß

Volle Konzentration: Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger betankt den hTGX von MAN bei der Eröffnung einer Wasserstoff-Tankstelle im GVZ Region Augsburg. Tankstellen-Betreiber Tyczka Hydrogen aus dem bayerischen Geretsried produziert und liefert den grünen Wasserstoff.

[STARTSEITE](#)

Vernebelte Sinne und die Verkehrssicherheit



Foto: Daimler / Adobe Stock - Opra

Verkehrsteilnahme und Drogenkonsum schließen sich aus. Das war zwar immer eine Idealvorstellung und wurde im realen Verkehrsgeschehen selten ganz erreicht. Was aber seit Wochen durch die Branche wabert, das sind keine süßlichen Cannabis-Schwaden, sondern ist das blanke Entsetzen über die Entscheidung der Bundesregierung, Cannabis teilzulegalisieren. GVN-Präsident Mathias Krage übte bereits deutliche Kritik. „Der Straßenverkehr darf kein Experimentierfeld für Cannabis sein.“ Stand heute wird der neue THC-Grenzwert wohl bei 3,5 Nanogramm liegen – nicht mehr bei 1,0 Nanogramm wie bisher. Dies ist ein fatales Signal. Dekra-Experte Dr. Thomas Wagner ging bei der Präsentation des Dekra-Verkehrssicherheitsreports davon aus, dass sich der Kreis der Cannabis-Konsumenten vergrößern wird. Für die Verkehrssicherheit verheißt das nichts Gutes. Bleibt zu hoffen, dass die politischen Entscheider diese Kritik aufgreifen und daraus Konsequenzen ziehen – und zwar, bevor es zu steigenden Unfallzahlen kommt.



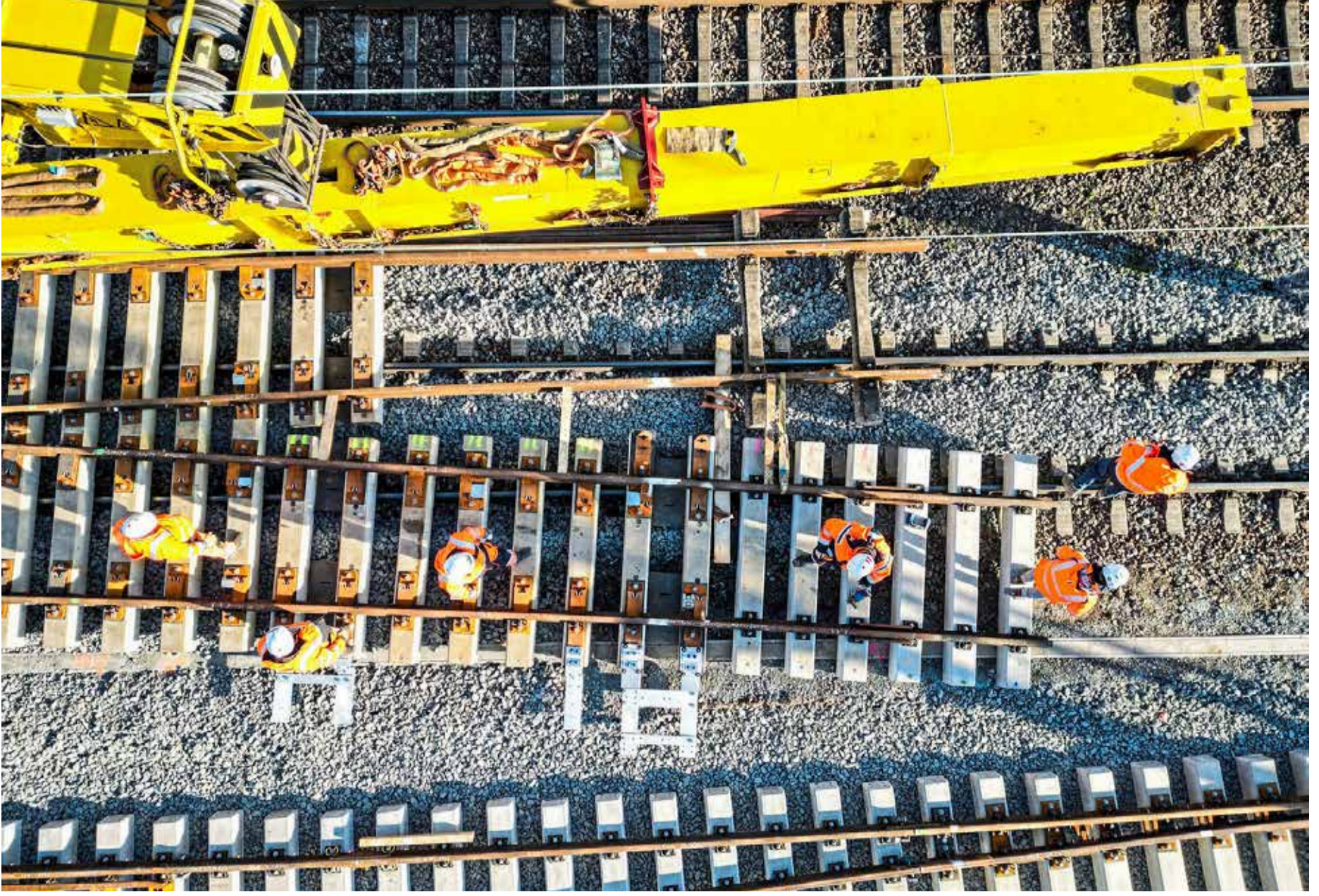
Ralf Lanzinger
Redakteur



STARTSEITE

Wichtige Einigungen

Beschlossen: Bund hilft bei Bahn-Sanierung, Straßenverkehrsgesetz reformiert



Der Bund beteiligt sich künftig an Instandhaltung und Digitalisierung der Schienen-Infrastruktur. Darauf haben sich Bundestag und Bundesrat geeinigt. Der Bundesrat stimmte der Novelle des Bundesschienenwegebauausgesetzes am vergangenen Freitag zu.

In die grundsätzlich positiven Reaktionen mischt sich auch Kritik. Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) zeigt sich zwar erleichtert über die Einigung. „Die Einigungen sind sowohl für die Schiene als auch für die Straße ein Schritt nach vorn“, sagt DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn. Bedauerlich sei aber, dass für die Mehrkosten beim Schienengüterverkehr im Zuge der Korridorsanierung keine Kompensation geleistet werde. An dieser Stelle müsse im Bundeshaushalt 2025 in anderer Form Entlastung geschaffen werden.

Güter vernachlässigt

Die Allianz pro Schiene bemängelt die fehlenden Regelungen für den Schienengüterverkehr ebenfalls. „Die anstehenden Korridorsanierungen der kommenden Jahre bedeuten für Güterbahnen massive Umwege und dadurch Mehrkosten, die weit über das übliche Maß bei Baumaßnahmen im Schienennetz hinausgehen. Wenn die Güterbahnen dafür keinen Ausgleich erhalten, ist das ein enormer Wettbewerbsnachteil im Vergleich zum Straßengüterverkehr“, sagt Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Der Fortbestand vieler Angebote auf der Schiene sei dadurch ernsthaft gefährdet. „Und eine Rückverlagerung auf die Straße können wir uns angesichts der enormen Klimaprobleme des Verkehrssektors wirklich nicht leisten.“

Grundsätzlich bewertet das Verkehrsbündnis die Novelle aber als positiv. „Wir begrüßen es, dass der Bund die Instandhaltung der Schienen-Infrastruktur künftig mitfinanzieren kann. Die bisherigen Regelungen waren zu starr und in vielen Fällen auch eine Investitionsbremse“, so Flege. Der rechtliche Rahmen für die geplante Sanierung der Hochleistungskorridore, die in wenigen Wochen auf der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt starten wird, stehe nun.

Straßenverkehrsgesetz anpassen

Der Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat einigte sich auch beim Straßenverkehrsgesetz. Der Bundesrat stimmte der Gesetzesänderung anschließend zu. Länder und Kommunen sollen mehr Spielraum im Bereich Straßenverkehr erhalten, etwa beim Parkraum oder bei der Einrichtung von Sonderfahrspuren. Künftig sollen neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch der Umweltschutz, darunter Klimaschutz, sowie die städtebauliche Entwicklung und die Gesundheit als eigene Regelungszwecke festgeschrieben werden.

„Mit der Gesetzesänderung wollen wir das Straßenverkehrsgesetz den Bedürfnissen einer modernen Verkehrsplanung anpassen, indem neue Ziele aufgenommen werden. Wir vermeiden damit Bürokratie und erweitern die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen, ohne die Interessen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vernachlässigen“, sagt Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP).

Neues Verkehrszeichen

Der Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX) lobt das neue Verkehrszeichen „Ladezone“, das die Be- und Entladesituation für Lieferverkeher deutlich verbessern werde. „Lieferzonen sind derzeit unklar geregelt und werden oft fehlgenutzt. Das neue Verkehrszeichen ‚Ladezone‘ enthält nun ein absolutes Haltverbot analog zum Taxistand. Ausnahmen sollen lediglich für Be- und Entladevorgänge gelten. Der einzige Wermutstropfen ist, dass das Verkehrszeichen nicht ausschließlich die gewerbliche, sondern auch die private Nutzung zulässt“, sagt der BPEX-Vorsitzende Marten Bosselmann.

Verschärfungen im Vergleich zum vorherigen Entwurf, dem der Bundesrat im November 2023 seine Zustimmung verweigerte, betreffen die Sicherheit des Verkehrs. Die Leichtigkeit des Verkehrs muss berücksichtigt werden, die Sicherheit des Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden. Im abgelehnten Entwurf musste die Sicherheit des Verkehrs ebenfalls „nur“ berücksichtigt werden. Es kommt eben häufig auf die Details an.

Text: Franziska Nieß |
Foto: Deutsche Bahn/Uli Planz

Der rechtliche Rahmen für die Sanierung der Hochleistungskorridore, die in wenigen Wochen auf der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt starten wird, steht.



„Nach langen Verhandlungen haben Bundestag und Bundesrat endlich den Weg frei für das größte Sanierungs- und Modernisierungsprogramm der letzten Jahrzehnte gemacht“

BUNDESVERKEHRSMINISTER
DR. VOLKER WISSING
(FDP)

Neues Verkehrsschild:
Tschüss zum
Zweite-Reihe-Parken



STARTSEITE

Unfallrisiko marode Straßen

Der Dekra-Verkehrssicherheitsreport 2024 wurde in Berlin vorgestellt – Zahl der Verkehrstoten in der EU sinkt – die Unfallursachen sind vielfältig



Der Straßenverkehr nimmt weiter zu. Umso wichtiger ist die Verkehrssicherheit. Die Fortschritte hierbei sind allerdings nicht immer zufriedenstellend. Dies wurde bei der Vorstellung des Dekra-Verkehrssicherheitsreports 2024 in Berlin deutlich, der in diesem Jahr den Untertitel „Verkehrsräume für Menschen“ trägt. Zwar sank in der EU die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2021 um 32,8 Prozent von 29.600 auf 19.900. Im Jahr 2022 erhöhte sich die Zahl aber wieder auf knapp 20.600. Für 2023 geht die EU von rund 20.400 Verkehrstoten aus. „Aus heutiger Sicht dürfte aber das von der WHO wie auch von der EU selbst gesteckte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2021 bis 2030 zu halbieren, schwierig zu erreichen sein“, erklärte Jann Fehlauer, Geschäftsführer von Dekra Automobil.

Straßenzustand als Risiko

Bei Unfällen spielt oft der Zustand der Straßeninfrastruktur eine negative Rolle, wie Kristian Schmidt, Europäischer Koordinator für Straßenverkehrssicherheit, im Verkehrssicherheitsreport ausführt. Demnach ist die Infrastruktur für rund 30 Prozent aller schweren Verkehrsunfälle maßgeblich. Straßen in gutem Instandhaltungszustand senken demgegenüber das Unfallrisiko, aber Unfallrisiken rühren auch von beispielsweise Ampelmasten, Lichtmasten, Verkehrsschilder oder Pollern her.

Diese können gefährliche Hindernisse darstellen. Wie ein Crash-Test von Dekra mit einem starren und einem flexiblen Poller sowie einem Lastenrad zeigt, hätte der Fahrer bei einer Kollision mit dem starren Poller schwere Verletzungen davontragen können. Denn der Fahrer wurde abgeworfen. Im Versuch mit dem flexiblen Poller wäre der Fahrer auf dem Sattel geblieben.

Und es gibt noch weitere Faktoren, die ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Verkehrssicherheit aufweisen – beispielsweise fehlende Lkw-Parkplätze. Laut Experten fehlen allein auf deutschen Autobahnen rund 40.000 von diesen. Dabei spielen unter anderem die Lenk- und Ruhezeiten eine Rolle. Lkw-Fahrende sind grundsätzlich dazu verpflichtet, diese einzuhalten, da ansonsten empfindliche Strafen drohen. Das Problem verschärft sich aufgrund des stark wachsenden Gütertransports.

Parkplätze fehlen

Um Lenkzeitverstößen vorzubeugen, parken Lkw-Fahrende aufgrund des Parkplatzmangels daher häufig ihre Fahrzeuge auf Zu- und Abfahrten von Tank- und Rastanlagen sowie Standstreifen. Dies birgt eine hohe Unfallgefahr, denn oftmals sind die Lkw nur mangelhaft gesichert und aufgrund des schlechten Kontrasts nachts für andere Verkehrsteilnehmende kaum zu erkennen.



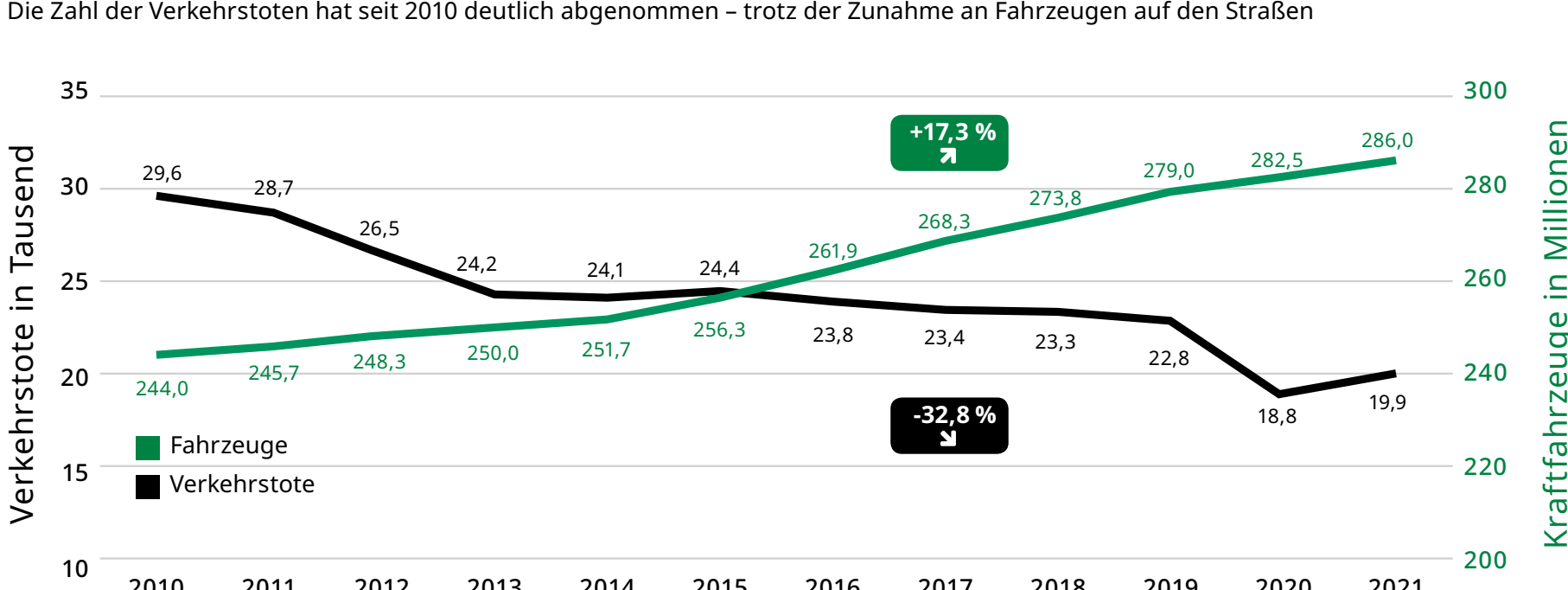
„Vormals gelegentliche Cannabis-Konsumenten gehen zum höher-frequenten Konsum über“

THOMAS WAGNER,
FACHBEREICHSLEITER DER
AMTLICH ANERKANNTEN
BEGUTACHTUNGSSTELLEN
FÜR FAHREIGNUNG
BEI DEKRA

TRENDWENDE SEIT DEM JAHR 2010

Vergleich Fahrzeugbestand und Verkehrstote in der EU

Die Zahl der Verkehrstoten hat seit 2010 deutlich abgenommen – trotz der Zunahme an Fahrzeugen auf den Straßen



Um hier Abhilfe zu schaffen, haben private Unternehmen bereits Initiativen gestartet. So hat Bosch Sicherheitssysteme im Rahmen seines „Secure Truck Parking“ einer sogenannte 360-Grad-Lösung für die Digitalisierung und Sicherheit von Autohöfen und Rastplätzen, entwickelt. Dabei können Spediteure und Lkw-Fahrende über eine Buchungsplattform und per App verfügbare Stellplätze entlang ihrer Route in Echtzeit einsehen und online reservieren.

Eine andere Lösung hat Kravag Truck Parking erarbeitet. Hier können Speditionen auf ihrem Betriebsgelände freie Parkflächen anbieten. Nimmt die Spedition am Kravag Truck Parking teil, können Lkw-Fahrende und Disponenten per App einen fest reservierten Parkplatz buchen.

Der Handlungsbedarf ist hoch. Denn bislang sind die Strafen für die Lenkzeitüberschreitung bedeutend gravierender als für das Falschparken. Eine Angleichung könnte laut Verkehrssicherheitsreport einige Lkw-Fahrende davon abhalten, ihre Fahrzeuge an kritischen Stellen zu parken. Jede Würde zu einer Verschiebung des Problems föhlich, denn dann müssten die Lkw-Fahrenden so lange weiterfahren, bis sie einen freien Parkplatz antreffen. Übermüdete Lkw-Fahrende bergen aber ebenfalls ein erhöhtes Unfallrisiko.

Wie steht es um Tempolimits, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen? Antonio Avenoso, Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrats (ETSC), fordert im Verkehrssicherheitsreport, Städte und Gemeinden sollten dazu ermächtigt werden, standardmäßig Tempo 30 einzuführen, ohne dass nationale Regierungen ihnen dabei Steine in den Weg legen. Er schränkt allerdings ein: „Es wäre naiv zu denken, dass es aufgrund von Tempo 30 keine Verkehrstoten und Verletzten in den Städten mehr geben wird. Es sollte jedoch als einfache Maßnahme betrachtet werden, die nicht nur der Sicherheit dient“, sagt Avenoso.

Konnektivität sichern

Mit Blick auf die zunehmenden Vernetzung und Digitalisierung thematisiert der Report auch Kommunikationstechnologien wie etwa 5G, die immer wichtiger werden. Fehlauer führte dazu aus: „Wenn die Fahrzeuge untereinander ebenso wie mit Verkehrsleitsystemen kommunizieren sollen, muss jederzeit die notwendige Konnektivität gewährleistet sein.“ Mit dem immer höheren Automatisierungsgrad in Fahrzeugen und der zunehmenden Vernetzung steigt seiner Ansicht nach die Gefahr elektronischer Manipulationen. Um die für Cyberattacken offenen Einfallstore zu schließen, bräuhete es demnach ganzheitliche Cyber-, Security- und Managementsysteme.

Fatale Signale gesendet

Wie wirkt sich die Teillegalisierung von Cannabis auf die Verkehrssicherheit aus? Nach Ansicht von Thomas Wagner, Fachbereichsleiter der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung bei Dekra, sendet der Beschluss der Bundesregierung fatale Signale an sämtliche Fahrer aus – auch an Lkw-Fahrer. „Der Kreis der Konsumenten vergrößert sich“, erklärt der Experte gegenüber trans aktuell, „insbesondere bei vormalig gelegentlichen Konsumenten, die zum höher-frequenten Konsum übergehen, was bei den 18 bis 25-Jährigen aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Hirnreife besonders fatal ist.“

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Adobe Stock - M.Perfecti, Dekra

DIE FAKTEN IN KÜRZE

- Trotz grundsätzlich positiver Entwicklung wird das von der WHO wie auch von der EU selbst gesteckte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2021 bis 2030 zu halbieren, nicht zu erreichen sein.
- Landstraßen verzeichnen weiterhin die meisten Verkehrstoten.
- Auf unfallträchtigen Strecken schützen eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen und eine Freihaltung der Straßenseitenräume mit Anpassung der örtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals effektiv.
- Das schon zu Beginn der 1990er-Jahre in Schweden entwickelte Prinzip der sogenannten 2+1-Straßen hat sich auch in vielen anderen Ländern bewährt.
- Auch Ampelmasten, Lichtmasten, Verkehrsschilder oder Pfosten auf Straßen und im Straßenseitenraum können bei einem Aufprall zu lebensgefährlichen Verletzungen führen. Bei der Positionierung ist daher darauf zu achten, dass sie wirklich erforderlich sind und außerhalb von Verkehrsräumen aufgestellt werden. Ebenso sollten weiche Strukturen, zum Beispiel aus Kunststoff, verwendet werden.
- Rad- und Fußwege müssen von Hindernissen bestmöglich freigehalten werden. Dies betrifft dauerhafte Hindernisse wie Masten oder Pfosten und temporäre Objekte wie abgestellte Fahrzeuge oder Baustellenbeschilderungen.



Hier gelangen Sie direkt zum Dekra-Verkehrssicherheitsreport 2024

 STARTSEITE

Über-Bürokratisierung beenden

Geschäftsführer Dr. Florian Eck vom Deutschen Verkehrsforum über notwendige Infrastrukturmaßnahmen und deren Finanzierung



trans aktuell: Herr Eck, das Deutsche Verkehrsforum feiert dieses Jahr den 40. Geburtstag. Was hat sich seit der Gründung geändert?

Florian Eck: Ursprünglich war das Verkehrsforum mit dem Ziel gegründet worden, die Bundesbahn in Deutschland auf dem Weg zum Wirtschaftsunternehmen zu begleiten und Lobbying für den Schienenverkehr zu machen. Nach dem Anstoßen der Bahnreform hat man gesehen, dass für das Thema der Mobilität insgesamt eine Plattform fehlt. So ist aus dem Verkehrsforum Bahn 1992 das deutsche Verkehrsforum als weltweit einzigartiger Verband entstanden. Ziel sind seither die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, eine Entwicklung von Zukunftsstrategien für den Verkehrssektor und die Aufstellung von politischen Forderungen insgesamt, um Mobilität und Transport als Standortfaktoren für Deutschland voranzutreiben.

Treibt aktuell aber nicht die Kostenfrage einen Spalt zwischen die Bereiche? Etwa die Lkw-Mauterhöhung, die dem Schienengüterverkehr zugutekommt.

Für den gesamten Verkehrssektor sehen wir insgesamt eine Scherenbewegung aus zunehmenden Belastungen wie die zusätzliche CO₂-Maut im Straßengüterverkehr, die geplante Trassenpreiserhöhung im Schienengüterverkehr, steigende Luftverkehrssteuern und allgemein steigende Energiekosten.

Reden wir über den Straßengüterverkehr – die Speditionen wurden zusätzlich belastet, sollen aber in den nächsten Jahren wesentlich zur Dekarbonisierung des Sektors beitragen.

Natürlich kritisieren wir den Wegfall der Fördermaßnahmen, die die Transformation ja eigentlich unterstützen und Anreize setzen sollten – das ist eine extreme Mehrbelastung für die Unternehmen. Bei der CO₂-Maut landen außerdem die Komponenten nicht zu 100 Prozent in dem Sektor, in dem sie generiert werden, sondern werden auch zur Sanierung des allgemeinen Haushalts verwendet. Unsere Schlussfolgerungen daraus sind, schnellstmöglich bei anderen Aspekten anzusetzen. Erstens bei der Über-Bürokratisierung, was die monetäre Entlastung für die Firmen bedeutet, ohne zusätzlichen Einsatz von Steuergeldern. Zweitens das Festhalten an Sanierung und Ausbau der Infrastruktur, und zwar bei allen Verkehrsträgern. Und drittens die Transformation weiter unterstützen, denn hier liegen die Zukunftsbausteine des Sektors. Ebenso wie bei der Digitalisierung – hier gibt es einen investiven Ansatz, der Geld kostet. Es gibt aber auch einen entbürokratisierenden Ansatz, der aber genauso angefasst werden muss.

Für die Transformation etwa auf der Straße braucht es Ladeinfrastruktur. Wo stehen wir da?

Wir sind langsam auf dem Weg, aber noch nicht auf einem gutem Weg. Bei Ladeinfrastruktur gilt das Henne-Ei-Prinzip – ohne Ladeinfrastruktur gibt es keine Bereitschaft, in elektrische Flotten zu investieren. Auch hier gibt es einen riesigen bürokratischen Aufwand, der hemmt. Die logistische Realität mit Logistikzentren und Leasingflotten ist in der Förderkulisse nicht richtig abgebildet, so dass Unternehmen bei den Fördermitteln für die Ladeinfrastruktur durch das Raster fallen. Wir haben außerdem das Problem der fehlenden Flächen vor Ort, um Ladeinfrastruktur bei den Betrieben und in Logistikansiedlungen zu schaffen. Auch gibt es so banale Dinge, dass ein Lärm-Emissionsgutachten für einen Transformator erstellt werden muss, auch wenn dieser direkt neben der Autobahn steht. Das alles bedeutet mitunter auch einen Aufschub um mehrere Monate. Wenn wir in die Transformation kommen wollen, brauchen wir aber alle Signale auf Grün.

Im Rahmen der Transformation soll auch mehr auf die Schiene verlagert werden. Reichen die Gelder aus der Lkw-Maut für den Ausbau aus, um schnell Kapazitäten auszubauen?

Tatsächlich benötigen wir alle Finanzierungsquellen für alle Verkehrsträger. Und ich fürchte, wir werden in Zukunft auch eine noch stärkere Nutzungsbelastung sehen, allein schon über die steigenden CO₂-Preise. Das geht aber nur mit einer höheren Transparenz der Politik, wofür die zusätzlichen Einnahmen verwendet werden. Selbstverständlich brauchen wir auch zusätzliche Mittel speziell für die Schienen-Infrastruktur. Sonst verfehlen wir die Verlagerungsziele, und wir werden auch die vorhandenen Verkehre nicht mehr stemmen können. Das schadet dem Standort Deutschland. Leider haben wir fast täglich Meldungen über zu stopfenden Haushaltslöcher zur Sanierung der Verkehrswege, ohne dass es eine Einigung zur Finanzierung gibt.

Was sind aktuell die schlimmsten Auswüchse bei der Infrastruktur?

Beispielsweise Stuttgart 21 oder die Rheintalbahn – hätte man am Anfang ein schnelles Bekenntnis gehabt, dann wären auch die Kosten heute anders. Ein positives Beispiel hingegen ist die Generalsanierung der Schiene mit der Riedbahn als erstes Projekt – hier wurde alles durchgezogen und alle Beteiligten ziehen zusammen an einem Strang. Es ist wichtig, dem Bürger zu sagen, was mit so einem Neubau verbunden ist, und es ist wichtig, das dann auch schnell durchzuziehen. Das sehen wir im Ausland, etwa bei der Fehmarnbeltquerung oder dem Gotthard-Basistunnel. Wir haben in Deutschland das Bedürfnis, alles doppelt zu regeln und abzustimmen: Nach der vorgezogenen Bürgerbeteiligung kommt das eigentliche Verfahren, in dem nochmals eine Beteiligung möglich ist und Details erneut auf den Prüfstand kommen.



ZUR PERSON

- Dr. Florian Eck ist seit Anfang 2020 Geschäftsführer im Deutschen Verkehrsforum (DVF), dem Mobilitätsverband der deutschen Wirtschaft mit Sitz in Berlin
- Neben dem kaufmännischen Bereich verantwortet Dr. Eck den Think Tank des Verbandes und die Verbandsentwicklung. Seine inhaltlichen Schwerpunkte liegen in den Bereichen Güterverkehr / Logistik, Digitale Vernetzung und Infrastruktur.
- Vor dem Wechsel zum DVF 1998 war der promovierte Volkswirt als selbständiger Unternehmer im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologien tätig

44,15 Milliarden

EURO STEHEN IM HAUSHALT 2024 FÜR DAS BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALE UND VERKEHR ZUR VERFÜGUNG

Anzeige

Kann Sprint und Marathon.

Der neue eSprinter. Mit drei Hochvoltbatterievarianten und bis zu 440 km Reichweite*. Für alle, die nach Erfolg streben. 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 2017/1151/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.

Bei der Straße liegt ein Investitionsschwerpunkt auf den sanierungsbedürftigen Brücken. Was halten Sie außerdem für wichtig?

Bei allen Verkehrsträger gibt es Warnmeldungen, dass Zustandswerte kritisch sind. Aber Brücken sind besonders neuralgisch, weil Engpass-Stellen entstehen, wenn sie gesperrt oder abgelastet werden. Das folgende weiträumige Umfeld kumuliert in andere Bereiche. Es gibt aber auch einfache Streckenabschnitte – bei der Straße, der Schiene oder den Wasserstraßen – die bröckeln. Meistens sind wir uns erst beim Totalausfall bewusst, dass wir keine Redundanz in der Infrastruktur haben, um solche Baustellen abzufedern. Das zeigt dann, wo gespart wurde – und macht den Aufholbedarf umso dringlicher und teurer.

Inwiefern?

Auch wegen der Baukostensteigerungen. Nach unserer Berechnung haben wir einen aufgelaufenen Investitionsstau bei der Infrastruktur von insgesamt mindestens 80 Milliarden Euro, der abgearbeitet werden muss. Wir müssen also über die 26 Milliarden Investitionsmittel gehen, die jährlich zur Verfügung stehen. Allein 2021/2022 haben wir aber bei den Baukosten Teuerungsraten von 16 Prozent verzeichnet – das verteuert zukünftige Projekte, aber auch die Projekte im Rückstau.

Wird das Beschleunigungsgesetz für den Verkehr helfen und wann kommt es?

Es ist in den Beratungen durch, aber es enthält noch nicht alles, was notwendig ist. Etwa die Stichtagsregelung für Umweltbelange, die wir vorgeschlagen haben, die Finanzierung von Planungspersonal vor Ort oder von Digitalisierung vor Ort. Alles Dinge, die Maßnahmen beschleunigen ist noch nicht in Gesetzesform gegossen, weil Kritik vom EuGH befürchtet wird. In der Theorie ist das alles im von Bundeskanzler Olaf Scholz formulierten Deutschlandpakt enthalten. Darum muss dieser jetzt dringend Realität werden.

Aktuell wird vermehrt über die Planung und Finanzierung des Verkehrshaushalt diskutiert.

Klar ist, dass der Haushalt konsolidiert werden muss. Weg vom Gießkannenprinzip, hin zu Ausgaben, die stärker investiv und weniger konsumorientiert sind. Wir müssen natürlich zusätzliche Finanzquellen erschließen. Wort müssen aber auch effizienter bauen, Stichwort Partnerschaftliches Bauen. Die Richtung geht weg vom jährlichen Haushalt, hin zu langfristigen Strukturen. Etwa durch Fonds, die dafür sorgen, dass Mittel für die Infrastruktur gebunden werden, egal aus welcher Quelle sie kommen. Darüber müssen sich Regierung und Opposition aber einig werden. Es braucht aber auch ein politisches Bekenntnis, welche Projekte wichtig sind, und das über ganze Regierungsperioden hinweg – das ist wichtig für die Planbarkeit der Wirtschaft. Das haben wir bei den Anträgen für die Lkw-Förderprogramme gesehen: Durch die Verzögerung der Bewilligungen wurden die Planungsprozesse vieler Unternehmen durchkreuzt. Viele haben daher die Förderung wieder in den Wind geschlagen.

Was ist für 2025 notwendig?

Es ist klar, dass wir 2025 mehr Geld für den Verkehrshaushalt brauchen. Dieses Jahr hatten wir angesichts der enormen Kostensteigerungen real betrachtet eine Seitwärtsbewegung in vielen Bereichen, bei der Transformation und bei vielen Neu- und Ausbauprojekten. 2025 müssen wir am Zustand der Infrastruktur und an der Vorbereitung auf den Klimawandel. Und dafür brauchen wir eine richtige Finanzierung. Ich weiß nicht, ob wir dafür an die Schuldenbremse gehen müssen oder nicht – aber es muss klar sein, dass fehlende Zukunftsinvestitionen die künftigen Generation eher stärker schädigen als die heutigen Schulden.

Text: Ilona Jüngst |

Fotos: Adobe Stock - Volodymyr, DVF

Urteil zu KTF: Drohen jetzt Sparmaßnahmen?

STARTSEITE

Entlastung für die Straßen

Sachsen-Anhalt plant ein Pilotprojekt für 44-Tonnen-Lkw – im Blick sind Pendelverkehre von und zu Industriestandorten



Weniger Fahrzeuge auf der Straße – das ist das Ziel eines Projekts in Sachsen-Anhalt. Dazu soll auf ausgewählten Strecken der Einsatz von Lkw mit bis zu 44 Tonnen möglich sein. Jetzt äußert das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) Bedenken.

Erhöhung auf bestimmten Strecken

Der Vorstoß ist nicht neu – in den letzten Jahren gab es immer mal wieder einen Vorstoß zur allgemeinen Erhöhung der Lkw-Gesamtgewichte auf 44 Tonnen. Unternehmen aus dem Straßengüterverkehr und der Logistikbeirat des Landes Sachsen-Anhalt haben aber die Idee, dass die Erhöhung nur auf bestimmten Strecken gelten soll. Davon ließen sich auch die Landtagsabgeordneten überzeugen. Ein dreijähriger Feldversuch mit wissenschaftlicher Begleitung soll die Machbarkeit und die Auswirkungen untersuchen: auf den baulichen Zustand der Verkehrsinfrastruktur, aber auch auf den Schienengüterverkehr, die CO₂-Bilanz, Lärmemissionen sowie Verkehrssicherheit und -fluss.

Ein Unterstützer der Idee ist Sven Köcke, Sprecher der Unternehmensgruppe Finsterwalder Transport und Logistik in Halle und Vorsitzender des Logistikbeirates Sachsen-Anhalt. Das Gremium aus 14 Mitgliedern – mit Vertretern aus den Bereichen Straßengüterverkehr, Schiene, Binnenschifffahrt und Luftverkehr sowie Vertretern von Forschungseinrichtungen und Industrie- und Handelskammer (IHK) – berät die Landesregierung in Sachen Logistik und Verkehr.

Und auch bei der Frage der 44-Tonnen-Ausnahme ist das Gremium aktiv. Laut Köcke gibt es die Idee schon ein paar Jahre, erst im vergangenen Jahr fand das Thema dann seinen Platz in der Landespolitik.

Die Idee dahinter: „Heute gibt es die 44-Tonnen-Ausnahme nur für den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr. Dabei fahren die Lkw ohne Fahrtstreckenbegrenzung und damit auf den gleichen Straßen wie der reguläre Güterverkehr bis 40 Tonnen. Warum sollten wir das nicht auf ausgesuchten Fahrtstrecken auch nutzen können?“

Zwischen Außenlager und Werk

Laut dem Transportexperten geht es den Unternehmen aus Sachsen-Anhalt dabei um die Situation rund um die großen Industriestandorte in Mitteldeutschland, insbesondere die der chemischen Industrie in Schkopau und Leuna. „Diese Industrieunternehmen haben alle diverse Außenlager für Rohstoffe und Fertigwaren in der Nähe ihrer Werke. Zahlreiche Pendelverkehre zu den Produktionsstandorten bestimmen dort das Bild auf den Straßen“, sagt Köcke.

Wenn auf diesen Strecken die im Shuttleverkehr eingesetzten Lkw ebenfalls bis zu 44 Tonnen transportieren könnten, würde das zahlreiche Vorteile bringen. „Mehr transportiertes Gewicht mit der gleichen Anzahl oder sogar weniger Fahrzeuge, eine deutliche Kraftstoffersparnis und Reduzierung der CO₂- und NOx-Emissionen – und den Straßenverkehr würde es auch nicht weiter stören“, sagt Köcke.

Auch weniger Fahrer benötigt

Eine Verbesserung für die Umwelt also, während die Transportunternehmen zudem eine Erleichterung beim Thema Fahrermangel verspüren könnten – „dann reichen vielleicht auch zwei Fahrer am Tag für die Pendeltouren statt dreien“. Und auch die Kunden hätten laut dem Logistikexperten einen Vorteil, denn weniger Transporte bedeuten weniger Anfahrten im Werk, weniger Be- und Entladevorgänge an den Rampen und auch eine Entlastung des Personals im Wareneingang.

Anforderungen für den Feldversuch

Der erste Schritt war daher die Vorstellung des Vorschlags bei der Politik, im zweiten Schritt tauschte sich Finsterwalder mit Vertretern der Fraktionen im Bundestag und der betroffenen IHKs aus. Der dritte Schritt war die Einbringung in den Landtag. Der nennt als Rahmenbedingungen für einen möglichen Feldversuch, dass das nutzbare Streckennetz erst im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens ermittelt werden soll. „Es soll sich dabei auf Routen beschränkt werden, die auch den Fahrzeugen mit erhöhtem Gesamtgewicht im kombinierten Verkehr grundsätzlich zur Verfügung stehen“. Das Hauptaugenmerk soll vor allem auf regelmäßigen Haupttaugen im Nahbereich liegen; unberührt bleiben sollen „Fahrverbote zur Ferienzeit sowie an Sonn- und Feiertagen, entsprende Ausnahmemöglichkeiten für den Kombinierten Verkehr diesem insofern vorbehalten bleiben.“ Und: Die wissenschaftliche Begleitung sollte möglichst durch Forschungseinrichtungen in Sachsen-Anhalt erfolgen, wenn möglich unter Einbeziehung weiterer geeigneter Institutionen im Bundesgebiet, wie etwa der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

44 Tonnen

GESAMTGEWICHT SIND FÜR LKW IM VOR- UND NACHLAUF ZUM KOMBINIERTEN VERKEHR ERLAUBT, ANSONSTEN GILT EINE BESCHRÄNKUNG VON 40 TONNEN



„Die Vorteile einer Ausweitung auf 44 Tonnen wären eine deutliche Kraftstoffersparnis, Reduzierung der CO₂- und NOx-Emissionen und weniger Fahrzeuge“

SVEN KÖCKE,
VORSITZENDER
LOGISTIKBEIRAT
SACHSEN-ANHALT

Anzeige

NEW GENERATION DAF

Die Efficiency Champions



DAF stellt eine Sonderedition seiner Lkw der neuen Generation vor: die Efficiency Champions. Mit extrem niedrigen CO₂-Emissionen, einem sehr niedrigen VECTO-Wert, reduzierten Mautsätzen und niedrigeren Gesamtbetriebskosten gewinnen die DAF XD, XF, XG und XG* weiterhin wichtige Auszeichnungen. Zuletzt für den branchenweit niedrigsten Kraftstoffverbrauch. Treffen Sie die Efficiency Champions!

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY



Jetzt hat aber das Bundesverkehrsministerium Bedenken angemeldet. „vor allem mit Blick auf eine aus dortiger Sicht zu erwartende längerfristige Schädigung durch Überlastung der Straßen und insbesondere der Brücken“, so ein Sprecher des Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt auf Anfrage von trans aktuell.

Deswegen seien zunächst weitergehende Untersuchungen zur Auswahl möglicher Strecken im den Bundesfernstraßen nachgelagerten Netz erforderlich, die für die Durchführung des Pilotprojekts geeignet wären. Dem Sprecher zufolge habe die Bgund „bezüglich der Freigabe einzelner Abschnitte von Bundesfernstraßen ohne relevante Brückenanteile auf Bundesautobahnen seine Unterstützung zugesagt“.

IHK soll Bedarfe ermitteln

Laut dem Landesverkehrsministerium sollen nun – gebündelt durch die IHK – Unternehmen aus Sachsen-Anhalt die Bedarfe ermitteln und auf welchen konkreten Strecken aus Unternehmenssicht ein echter Bedarf gesehen wird.

Bei Finsterwalde Transport und Logistik würde laut Köcke die Abfahrt von einem eigenen Lager 20 Kilometer von Leuna in Frage kommen. Die Transporte zum Kunden führen dabei laut Köcke zu 100 Prozent auf der Bundesstraße B91. Bei einem anderen Finsterwalder-Lager würde die Fahrt über die Autobahn A38 und dann über Landesstraßen weiter zum Werk des Kunden führen.

„Bei der Auswahl der zu untersuchenden Strecken haben wir uns Gedanken darüber gemacht, wo man am besten langfährt und wo sich Brücken vermeiden lassen.“ Auch deswegen hat der Vorsitzende des Logistikbeirats die Hoffnung, dass sich der Zustand der Straßen nicht negativ verändern werde – zumal ja weniger Fahrzeuge unterwegs seien.

Logistikbeirat ist guter Dinge

Dass sich jetzt das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) mit einem Einwand zu den Bundesstraßen gemeldet habe, nimmt er hin, zeigt sich aber verwundert, dass dies nicht im Vorfeld geklärt wurde, um eine Verzögerung zu verhindern. „Wir sind aber guter Dinge – das sind ja lösbare Aufgaben, zumal auch der Landesstraßenbaustatistiker und diverse Forschungseinrichtungen mit eingeschaltet sind“.

Ein bisschen Sorge trägt er nach eigenen Angaben allerdings schon, dass versucht werden könnte, das Projekt über juristische Fragestellungen abzubremsen. „Nicht nur die Region Mitteldeutschland, auch Wirtschaftsverbände anderer Regionen fordern das 44-Tonnen-Thema“, sagt der Unternehmer. „Und wir haben nicht nur sehr viel Zuspruch aus dem Bereich Güterverkehr. Wir haben auch von Vertreter der Agrarwirtschaft erfahren, dass sich etwa die Landwirte zu Erntezeiten auch eine solche Ausnahme vom zulässigen Gesamtgewicht wünschen, um damit Getreide zu den Mühlen zu fahren“. Eine positive Bestandaufnahme nach Ende des Förderprojektes in Sachsen-Anhalt könnte demnach dazu führen, dass entsprechende Ausnahmeregelungen auch in anderen Regionen gefordert werden – „vielleicht liegt eine Angst des Bundes und des Verkehrsministeriums darin begründet“.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Adobe Stock - Marcus Beckert, Finsterwalder

ERHÖHUNG DER TONNAGE

• In Deutschland für Lkw ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 Tonnen; nur Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen Terminal des Kombinierten Verkehrs (KV) eingesetzt werden, dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben.

• Die EU-Kommission überarbeitet aktuell die Richtlinie 96/53/EG zu den höchstzulässigen Nutzfahrzeugen. Vorgeschlagen wird, dass künftig auch 44-Tonnen-Lkw grenzüberschreitend unterwegs sein können. Bis 6. August sind laut der Kommission dazu öffentliche Rückmeldungen möglich.

Maße und Gewichte in Bewegung: Neuer Anlauf für 44 Tonnen

STARTSEITE

In der Krise wachsen

Die Rieck-Geschäftsführer Laßau und Jung über den neuen Standort Oberkrämer und das Ziel „One Rieck“



Seit Dezember 2022 ist der neue Standort der Rieck Logistik-Gruppe im brandenburgischen Oberkrämer in Betrieb – Zeit für eine Bilanz. Die fällt laut Sascha Laßau und Gunnar Jung, Geschäftsführer der Rieck Logistik-Gruppe, konjunkturbedingt durchwachsen aus. „Es war aber auf jeden Fall die richtige Entscheidung“, sagt Jung, seit Januar Vertriebschef der Gruppe, im Gespräch mit trans aktuell. Ein Standort in Berlin, der Rieck-Hauptsitz in Großbeeren, reichte nicht mehr aus. Von Großbeeren aus beliefert Rieck den Berliner Süden, von Oberkrämer aus seit der Inbetriebnahme den Berliner Norden sowie Nord- und Nord-Ost Brandenburg.

Lebensmittel, Automotive-Produkte, Fahrräder oder saisonale Artikel werden in Oberkrämer auf 12.000 Quadratmetern umgeschlagen. „Wir transportieren im Grunde alles außer Frische“, sagt Rieck-Geschäftsführer Laßau, der den Bereich Spedition verantwortet. Die Lagerfläche beträgt weitere 8.000 Quadratmeter, die Bürofläche 3.000 Quadratmeter. „Die Kombination aus Speditiionsumschlag und Lagerfläche an einem Standort bringt einige Synergien für uns und unsere Kunden“, so Laßau. Rund 80 Fahrzeuge sind im Einsatz, darunter mehrheitlich die von Subunternehmern. Auf dem Dach befindet sich eine Photovoltaikanlage. „Wir haben den Standort von Null aufgebaut, was Personal und Infrastruktur angeht“, sagt Laßau. Bei der Anlage im VGP Park Oberkrämer handelt es sich um ein Projekt auf der grünen Wiese. Die Infrastruktur steht, es fehlt allerdings noch an Personal – vor allem an Lkw-Fahrern.

Rieck wirbt um Fachkräfte, nicht nur mit Benefits, sondern mit einer neuen Unternehmenskultur. „Wir holen uns zum Beispiel externen Rat, wie wir der beste Arbeitgeber der Region werden können, gerade in Bezug auf junge Menschen. So setzen wir auf eine offene Kommunikation und Wertschätzung“, sagt Laßau.

Personal von digitalen Speditionen

Neues Personal kam in den vergangenen Monaten von digitalen Speditionen. Der Grund: steigende Unsicherheiten in der Berliner Start-up-Szene. „Diese Leute bringen eine neue Denke und Mentalität mit“, sagt Jung. Das beschleunige die Transformation. Der Lounge-Charakter, eine Open Space-Fläche und moderne Arbeitsplätze am Standort Oberkrämer veranschaulichen die neue Unternehmenskultur, die wieder verstärkt auf Präsenz im Büro setzt.

Um unter anderem den Transformationsprozess voranzubringen, wechselte Sascha Laßau zum 1. Januar 2023 von DB Schenker in die Rieck-Geschäftsleitung. Eine Entscheidung, die er nicht bereut: „Bei einem mittelständischen Unternehmen geht vieles schneller als in einem Konzern.“

Wie andere Unternehmen auch, kämpft Rieck mit sinkenden Mengen. Im vergangenen Jahr hat der Logistiker knapp 5,5 Prozent weniger Sendungen bewegt als 2022. Die Sondereffekte durch die Corona-Zeit sind weg, das Wachstum ausgebremst. Die verschiedenen Geschäftsfelder der Rieck Logistik-Gruppe gleichen laut Jung die Schwankungen gegenseitig aus.



„Wir übernehmen Verantwortung dort, wo wir leben und arbeiten“

GUNNAR JUNG,
GESCHÄFTSFÜHRER
VERTRIEB RIECK HOLDING

ZU DEN PERSONEN

Sascha Laßau

- Seit Januar 2023 Geschäftsführer der Rieck Systemspedition
- Zuvor war der 51-Jährige knapp 20 Jahre bei DB Schenker tätig, zuletzt Mitglied der Geschäftsführung bei Schenker Dedicated Services
- Diplom-Kaufmann Transportwesen und Logistik, Ausbildung zum Speditiionskaufmann bei Frachtenkontor

Gunnar Jung

- Seit Januar 2024 Geschäftsführer Vertrieb der Rieck Holding
- Seit 2004 im Unternehmen, zuvor Key-Account-Vertriebsmanager mit Prokura
- Betriebswirt (DAV Bremen), Ausbildung zum Speditiionskaufmann

Anzeige

Die neue F-LINE: Packt kräftig mit an.
Making it work #together

Ihr starker Support im harten Arbeitsalltag.
Sie benötigen zuverlässige Unterstützung bei der Lebensmittelversorgung, der Distribution von Waren oder beim Bau von Straßen und Gebäuden? Die F-LINE Sattelzugmaschinen sowie die Fahrzeuge der Straßen- und Bauserie packen ab sofort leistungsstark und effizient mit an. Jetzt mehr erfahren:
ford-trucks.de

Sharing the load

Das vor vier Generationen in Berlin gegründete Unternehmen ist mittlerweile im Landverkehr, in der Kontraktlogistik, in der See- und Luftfracht, der Entsorgungslogistik und bei Messen und Events aktiv. Rieck Consulting Services verantwortet die gesamte IT der Unternehmensgruppe. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Schnittstellen zu den Kunden und der Cybersicherheit. „Wir bereiten uns auf Krisen und Notfälle vor, sodass die Spedition notfalls mit Papier und Bleistift betreiben können“, sagt Laßau.

Den derzeitigen Volumenrückgang sieht Laßau als Chance und sich von Altlasten zu befreien. Das gehört zum Modernisierungsprozess des Unternehmens, das unter dem Motto „One Rieck“ neue Märkte erschließen, das Kunden-Portfolio erweitern und in den Produkten wachsen will. „One Rieck“ deshalb, weil die Unternehmensgruppe trotz ihrer vielen eigenständigen Firmen geeint auftritt und dieselben Ziele verfolgt.

Bis 2050 will Rieck klimaneutral sein

Ein gemeinsames Ziel ist es, nachhaltiger zu werden. Als Partner der Stückgutkooperation IDS, die bis 2050 klimaneutral sein will, verfolge auch Rieck dieses Ziel. „Die Nachfrage von Kundenseite, was Nachhaltigkeit angeht, ist gerade sehr hoch und wir nehmen das Thema sehr ernst“, sagt Jung. Ein eigener Unternehmensbereich soll entstehen, die Stelle eines Nachhaltigkeitsmanagers ist ausgeschrieben. „Wir übernehmen Verantwortung dort, wo wir leben und arbeiten“, so Jung. Dazu zählt auch die soziale Nachhaltigkeit: Rieck unterstützt den Jugendhof Brandenburg, ein Ort für Jugendliche, die psychologische und pädagogische Hilfe benötigen.

Rieck probiere im Bereich Nachhaltigkeit vieles aus, seit 2015 fährt für Volumentransporte zwischen Berlin und Rostock ein Lang-Lkw und seit 2022 ist zusätzlich ein E-Lkw im Einsatz. „Im Sinne der Nachhaltigkeit sind alternative Antriebe für uns und unsere Kunden hochinteressant“, sagt Jung. „Aber aktuell kosten E-Lkw noch zirka dreimal so viel wie konventionelle Lkw und sind dazu von der Fahrleistung eingeschränkt – daher stockt der Ausbau der E-Flotte.“ Dafür betreibe Rieck bereits drei große Solar-Dachanlagen, die insgesamt zirka 2.000 kWp erzeugen können.

Entlastung von der Politik erwünscht

Nicht nur beim Pilotprojekt E-Lkw war die Bürokratie enorm. Die zunehmende Bürokratisierung, die die Politik verursacht, koste Geld und belaste die Strukturen. „Wir wünschen uns von der Politik Entlastung“, sagt der Vertriebschef.

Für Entlastung, fern vom deutschen Markt, sorgt das China-Geschäft. Seit 30 Jahren ist Rieck in China im Bereich Luft- und Seefracht aktiv, im Jahr 2016 gründete der Logistiker in Shanghai eine eigene Organisation mit zwei Standorten. Durch ein Joint Venture mit der Tandem Holding aus Hongkong sind im vergangenen Jahr sechs weitere Standorte hinzugekommen. Die neue Gesellschaft Tandem Rieck Shanghai soll das globale Engagement in der Luft- und Seefracht weiter stärken.

All diese Bausteine führen laut Jung zu einem profitablen nachhaltigen Wachstum, wie es zu einem Unternehmen mit der Größe der Rieck Logistik-Gruppe passt. Die Transformation wird dabei weiter ausgerollt – es gibt viel zu tun.



„Wir haben den Standort von Null aufgebaut, was Personal und Infrastruktur angeht“

SASCHA LASSAU,
GESCHÄFTSFÜHRER
SYSTEMSPEDITION

DAS UNTERNEHMEN

- Zur Rieck Logistik-Gruppe gehören die Unternehmensbereiche Rieck Systemspedition, Rieck Sea Air Cargo (inklusive Shanghai), Rieck Lagerlogistik, Rieck Consulting und Rieck Entsorgungs-Logistik.
- Rieck Entsorgungs-Logistik feierte im April dieses Jahres 30-jähriges Jubiläum.
- Hauptsitz: Großbeeren bei Berlin
- Familiengeführtes Unternehmen in vierter Generation, Geschäftsleitung der Rieck Holding: Hartmut Rieck, Stefan Rieck, Philipp Strenge, Gunnar Jung
- Rund 1.000 Mitarbeitende
- 15 Standorte in Deutschland, Tschechien und China

Alles aus einer Hand

Rhenus-Standort Dietzenbach erweitert – große Nachfrage nach Transport Related Warehousing (TRW)



Am Standort von Rhenus Road Freight im hessischen Dietzenbach sind noch die Handwerker zugange. Im August richtet das Unternehmen vor Ort zusammen mit trans aktuell das Symposium „Profitabel bleiben – Wirtschaftlichkeit im Stückgutverkehr“ aus.

Die Erweiterung des Standortes war wegen des Erreichens der Kapazitätsgrenze in der Region eine Notwendigkeit, sagt Tobias Jonas, seit 2019 Niederlassungsleiter des Standortes. Schwerpunkt der Niederlassung ist neben dem klassischen Transportgeschäft das Produkt Transport Related Warehousing (TRW), also ein Angebot, das für die Kunden Lager- und Transportlogistik miteinander kombiniert. Das Produkt hat Rhenus Road Freight 2020 eingeführt.

Produkt mit Wachstumspotenzial

„Bei dieser Dienstleistung haben wir in den vergangenen Jahren eine sehr deutliche Wachstumsentwicklung gesehen“, sagt Jonas. Mit der neuen Anlage hat sich der Standort auch auf TRW spezialisiert und ist für die Lagerung von ADR-Gütern zugelassen. Und ist damit beim Thema Sicherheit auf dem neuesten Stand – ein wichtiger Punkt für die vielen Kunden aus dem Bereich Chemie. Die neue Logistikhalle ist 6.000 Quadratmeter groß, hat rund 8.500 Palettenstellplätze und bietet auch einen Bereich für temperatursensible Pharma- und Healthcare-Produkte, mit Kühlung und Schleuse. Ziel ist demnach, für das Lager auch eine Zertifizierung gemäß GDP (Good Distribution Practice) zu erhalten. Für die Fahrzeuge und den Transport kann Rhenus dies bereits anbieten.

Warehousing plus Transport

TRW grenzt sich laut Jonas hierbei zu den Angeboten der Warehousing und Kontraktlogistik ab: „In unserem Lager befinden sich nur Güter, die zu 100 Prozent auch von uns für die Kunden transportiert werden, seien es Stückgüter, LTL oder FTL.“ Die Nachfrage sei aufgrund der offensichtlichen Synergieeffekte hoch: „Ein besonderer Vorlauf entfällt, und damit auch die CO₂-Emissionen dafür – die Produkte kommen aus dem Warehouse mittels Lithium-Ionen-Stapler direkt auf die Lkw für den Hauptlauf.“

Aus Kundenperspektive sei das effizient und unkompliziert. In Folge kann Dietzenbach laut Jonas für viele Kunden als europäisches Distributionszentrum fungieren, etwa für Fertigprodukte, aber auch für Produktionsgüter, wie Lagerstoffe aus dem Bereich Chemie oder Granulate, die an Automobilzulieferer gehen.

Eine Nahverkehrsflotte mit 60 Fahrzeugen ist dazu ab Dietzenbach in einem Radius von 100 bis 150 Kilometern unterwegs. Stückgut wird im Rahmen des internationalen Groupage-Netzwerks von Rhenus im täglichen Linienverkehr mitgenommen, und die qualifizierten Subunternehmen übernehmen auch den FTL- und LTL-Transport im Fernverkehr.

Rein im Export verlassen laut Jonas 700 bis 800 Sendungen pro Tag den Standort. Denn auch wenn Kunden aktuell aus Gründen der Kostenoptimierung ihr Bestellverhalten ändern und versuchen, mehr auf FTL und LTL zu setzen, wie Jonas berichtet, sieht Rhenus im Stückgut weiter ein großes Wachstumspotenzial – nicht zuletzt seit der Neuorganisation des Bereiches unter der Überschrift Groupage Network 2.0. Die neue Struktur erlaubt jetzt tägliche grenzüberschreitende Transporte unter Einbindung aller europäischen Freight-Niederlassungen, und das mit kürzeren Laufzeiten und einer besseren Zuverlässigkeit.

Ausgewählte Rhenus-Standorte fungieren dabei als ein bestimmtes Country Gateway – der Standort Dietzenbach fungiert als deutsches Gateway für die Region Iberia, also für Sendungen mit Ziel Barcelona, Madrid, Irun, Valencia, Sevilla oder auch Porto.



„Ein gesonderter Vorlauf entfällt, und damit auch die CO₂-Emissionen dafür – die Produkte kommen aus dem Warehouse auf die Lkw für den Hauptlauf“

RHENUS-NIEDERLASSUNGSLEITER
TOBIAS JONAS

ZU DEN VORTEILEN VON
TRANSPORT RELATED
WAREHOUSING

SCHWERPUNKT AUSBILDUNG

- 120 Mitarbeiter beschäftigt Rhenus in Dietzenbach, darunter 16 Azubis. Die Ausbildung im eigenen Haus ist für Jonas die Marschrichtung für die Zukunft: „Wir machen die Rekrutierung aus dem Standort heraus, die Rhenus-Taufe erhalten die jungen Leute dann bei einem bundesweiten Kick-off der Road Freight-Organisation“.
- Die Vermittlung von Fachwissen stehe natürlich an erster Stelle, aber mindestens genauso wichtig sei es, die Werte des Unternehmens zu vermitteln.
- Für jeden neuen Auszubildenden in Dietzenbach gibt es laut dem Niederlassungsleiter daher ein strukturiertes On-Boarding, inklusive individuellem Azubi-Paten und einer Q&A-Session mit der Niederlassungsleitung.

Anzeige

automechanika
FRANKFURT

10. – 14. 9. 2024
FRANKFURT / MAIN

Jetzt
Ticket
sichern!
→

Durch
die digitale
Brille

Werkstatt 4.0 mit
Workshops
und Happy Hour.

automechanika.messefrankfurt.com

messe frankfurt

Für Sendungen nach Polen, dem Baltikum, Tschechien und der Schweiz, sowie im Laufe des Jahres auch für den kompletten Balkan, dient Dietzenbach als regionaler Hauptumschlagspunkt. Im Export werden alle Zielstationen im jeweiligen Empfängerland von Dietzenbach aus angefahren. Aufgrund der aktuellen Mengenverhältnisse bringt Dietzenbach Waren für UK und Schweden hingegen auf direktem Weg zum Gateway Düsseldorf, und Sendungen für Italien und Österreich werden in Kirchheim bei München konsolidiert; dafür sind die drei Gateway-Standorte durch Direktverkehre verbunden. Import-Sendungen kommen in das zentraleuropäische Rhenus-Hub nach Hilden, wo sie je nach Bestimmungsort konsolidiert und zur Zielregion geschickt werden.

„Die starke Abfahrtsfrequenz lässt auch unseren Umschlag wesentlich mehr atmen“, so Jonas. Die Vorteile der strukturellen Neuorganisation sind demnach auf anderem ein vereinfachter Dispositionsaufwand, zudem sind Überhänge aufgrund der täglichen, zudem über besser im Blick.

Rückkehr zu NG.network

Bessere Bedingungen im nationalen Stückgutverkehr verspricht sich Rhenus durch die Rückkehr als Gesellschafter zur Systemkooperation NG.network. „In puncto Volatilität hat NG.network durch die Reorganisation und die Digitalisierung, und hier insbesondere durch seine KI-gestützten Prognosen schon sehr gute Arbeit geleistet“, sagt Jonas.

Denn der Markt glänzt weiter mit einem stetigen Auf und Ab – aktuell ist das Frachtaufkommen konjunkturbedingt noch nicht wieder erstarkt, sagt Jonas: „Das machen sich Wettbewerber, die im Stückgut mitunter sehr aggressiv unterwegs sind, zunichte und steigen mit einem sehr kurzfristigen Deckungsbeitrag ein“.

Für Rhenus zählt hingegen neben der Wirtschaftlichkeit vor allem die Qualität von Zustellperformance und Service als wichtiges Kundenbindungselement. Dazu gehört auch, wenn gewünscht, die Dienstleistung nachhaltig umzusetzen. Hierzu testet Rhenus aktuell gemeinsam Kraftstoffe bei ihren Transporten. Es sei jedoch deutlich geworden, dass Kunden zwar Interesse an einer nachhaltigen Logistik haben – allerdings nur unter der Bedingung der Kostentransparenz. „Alleine kann die Branche die Antriebswende ohnehin nicht stemmen. Das gilt insbesondere auch für die Subunternehmer. Vor allem für kleine und mittelständische Firmen stellen die alternativen Antriebe ein großes Risiko dar, sie brauchen Sicherheit“.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Rhenus Freight Logistics

DAS SYMPOSIUM

- „Profitabel bleiben – Wirtschaftlichkeit im Stückgutverkehr“ heißt es am 21. August bei einem trans aktuell-Symposium bei Rhenus Road Freight in Dietzenbach.
- Die Veranstaltung wird in Dietzenbach auf die aktuelle Situation im Stückgutmarkt und gibt einen Ausblick auf Themen wie Auslastung und Wirtschaftlichkeit sowie Kostenentwicklung.
- Themen sind neben der Herausforderung Nachhaltigkeit und CSRD im Stückgutverkehr auch Risikostreuung, Digitalisierung, Allianzen und Profitabilität.

DIE PARTNER

Premium-Partner

SCHMITZ
CARGOBULL

The Trailer Company.

Mit freundlicher
Unterstützung von

SPEDIFORT*

spedijobs*

TIS

ZE

VWL NRW

Mehr Informationen finden
sich unter
eurotransport.de/tasymposien

STARTSEITE

Kosten im Griff behalten

Allgemeine Teuerung wirkt sich auf die Flottenversicherungen aus – Riskmanagement als Lösung



Unternehmen mit eigener Flotte müssen sich auf höhere Versicherungsprämien in der Kraftfahrzeug-Haftpflicht einstellen. Grund sind unter anderem die Inflation und stark steigende Ersatzteil- und Reparaturkosten. Dagegenhalten können sie mit einer Reduzierung der Schadenfrequenzen durch Riskmanagement.

Verluste in der Kfz-Versicherung

Die Entwicklung gefällt auch dem Versicherungsmarkt nicht, der über massive Verluste bei den Kfz-Versicherungen im Privat- und insbesondere im Flottengeschäft klagt. Gestiegen sind die Aufwendungen für Schadenregulierungen, die Kosten und die Rückstellungen insbesondere im Flottenversicherungsgeschäft mit mehr als zehn Fahrzeugen, berichtet Versicherungsexperte Ralph Feldbauer, Geschäftsführer der Beratungsgesellschaft Risk-Guard, gegenüber trans aktuell.

Er bestätigt die gestiegenen Reparaturkosten – in den Schadenabrechnungen seien selbst bei nicht-markengebundenen Werkstätten Stundensätze von weit mehr als 200 Euro keine Seltenheit mehr, verursacht durch steigende Löhne und den Arbeitskräftemangel auch im Kfz-Bereich. Zudem hätten die Hersteller die Ersatzteilpreise um bis zu 30 bis 40 Prozent verteuert. „Ein Schaden, der vor einem Jahr reguliert wurde und jetzt verglichen wird, kostet damit im Durchschnitt rund 30 Prozent mehr“, sagt Feldbauer.

Im Vergleich zu den Corona-Jahren sind laut Feldbauer auch die Schadenstückzahlen wieder gestiegen. Insgesamt müssen die Versicherer also mehr Rücklagen bilden, und das wird sich spätestens kommendes Jahr auch in den Tarifen abbilden. Denn im Kfz-Flottengeschäft geht es immer auch um Jahresverträge – da müssen Versicherer zielgenau kalkulieren.

Plus 20 Prozent bei der Grundprämie

„Viele kommunizieren bereits jetzt, dass steigende Versicherungsprämien in Aussicht stehen“, sagt der Experte. Im Rahmen der Verbandsempfehlungen und Treuhänderanpassung in der Haftpflichtversicherung sei eine Anpassung im Marktumfeld von 15 bis 20 Prozent möglich, allein für die Grundprämie.

Laut dem Experten schauen sich die Versicherer aber auch den individuellen Schadenaufwand an, eine Differenzierung, die es explizit im Flottengeschäft gibt, sagt Feldbauer. Bei einem schlechten Schadenverlauf – der Schadenaufwand im Vergleich zur Nettoprämie – müssen Unternehmen also mit einer zweischichtigen Anpassung rechnen.

Der Wechsel zu einem neuen Versicherer stellt auch keine Alternative dar, denn der arbeitet bei einem Neukunden gleich mit der neuen Ausgangssituation und bewertet kritische Risiken aufgrund der fehlenden Schadenverlaufserfahrung höher. Feldbauer rät daher Unternehmen dazu, sich über die eigene Situation in puncto Schadenhäufigkeit, Kosten und vorhandene Potenziale schlau zu machen und dann das Gespräch mit dem Versicherer über die Prämienentwicklung zu suchen.

Risikoprävention in der Flotte hilft

Auch bei Unternehmen mit einem gutem Schadenverlauf honoriere der Versicherer ein proaktives Vorgehen des Flottenverantwortlichen zusehends. Pluspunkte gibt es für Risikoprävention in der Flotte, denn dies senke die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Großschadens. In größeren Flotten und bei ausreichender Transparenz, wo in der eigenen Flotte häufige Schäden liegen, könne es sich auch lohnen, Versicherungsbereiche und Deckungssegmente auszuschließen, oder mit höheren Eigenhalten zu arbeiten, um die Prämie niedrig zu halten.

Ein Risiko bedeutet hingegen eine große Schadenhäufigkeit, noch viel mehr als eine hohe Schadenquote – denn dies sei für den Versicherer ein Indiz, dass weitere Schäden und teure Aufwendungen auf ihn zukommen. „Die Schadenquote ist mehr oder weniger Zufall. Vielmehr spielt für die Rentabilität des Versicherers eine Rolle, ob bei 100 Lkw zehn Schäden oder 40 Schäden auftreten – und ob bestimmte Ereignisse immer dieselben Schäden sind“, sagt der Experte.



„Für die Rentabilität des Versicherers spielt eine Rolle, ob bei 100 Lkw zehn Schäden oder 40 Schäden auftreten“

RALPH FELDBAUER,
GESCHÄFTSFÜHRER
RISK-GUARD

3
Milliarden

EURO DEFIZIT MACHTEN LAUT GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT (GDV) DIE DEUTSCHEN KFZ-VERSICHERER IM JAHR 2023. FÜR DIESES JAHR PROPHETISIERTE DER GDV EINEN WEITEREN VERLUST VON BIS ZU ZWEI MILLIARDEN EURO

Anzeige



Cannabis –
kein Rausch bei
der Arbeit

DEKRA Arbeitsschutzexperten warnen vor Auswirkungen des neuen Cannabisgesetzes am Arbeitsplatz. Arbeitgeber sollten einige Hinweise beachten: So können sie im Zuge einer innerbetrieblichen Regelung den Cannabis-Konsum ebenso wie den von Alkohol untersagen. Zudem ist es ratsam, das Thema in die jährliche Unterweisung des Personals aufzunehmen und Betroffenen Unterstützung anzubieten.

Wie bei Alkohol, gibt es nach der Legalisierung auch für den Konsum von Cannabis kein gesetzlich geregeltes Allgemeinverbot am Arbeitsplatz oder in der Mittagspause. Arbeitgeber haben aber bei der Gestaltung der Arbeitsbedingungen eine **Fürsorgepflicht** und müssen den Arbeitsschutz ihrer Beschäftigten sicherstellen. Kommen sie dieser nicht nach, können im Falle eines Arbeitsunfalls Regress- und Haftungsansprüche entstehen – das gilt auch für die Folgen von Cannabiskonsum, warnt DEKRA.

Angepasst wurde bereits der §5 "Nichtraucherschutz" der Arbeitsstättenverordnung, der jetzt Cannabis explizit miteinbezieht.

Laut DGUV Vorschrift 1 müssen Unternehmer dafür sorgen, dass Beschäftigte ihre Aufgaben ohne Gefahr für sich oder andere ausführen können. Mitarbeiter, die erkennbar akut unter dem Einfluss von Suchtmitteln stehen, dürfen zu deren eigenen

Schutz aber auch zum Schutz der Kollegen nicht weiterarbeiten, für deren sicheren Nachhauseweg ist zu sorgen. Die Teilnahme am Straßenverkehr und das Bedienen von Maschinen unter dem Einfluss von Suchtmitteln ist hochproblematisch. Arbeitgeber können Betroffenen Unterstützung anbieten und **Hilfsangebote** vermitteln. Und ein wichtiger **Hinweis**: In den **Jahresunterweisungen** sollte vermehrt und nachweislich dokumentiert auf diese Themen eingegangen werden.

Da Cannabis ebenso wie Alkohol die Sicherheit und Gesundheit der konsumierenden Person sowie der Kollegen bedroht, gilt in diesem Zusammenhang zudem die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1). Somit ist es den Arbeitgebern überlassen, den Konsum von Alkohol und Drogen im Betrieb oder das Arbeiten unter deren Einfluss **grundsätzlich zu untersagen**.

Wer in der Schadenbewertung schlecht abschneidet, ist laut Feldbauer gut beraten, möglichst bald ein aktives Riskmanagement anzugehen. Dabei helfe es, von unabhängiger Stelle eine Bewertung zur Schadenhäufigkeit und damit Informationen zum Stand der eigenen Flotte im Branchenvergleich zu bekommen.

Fundiertes Riskmanagement-Konzept

Anschließend muss ein fundiertes Riskmanagement-Konzept her – „wenn ein Unternehmen das nachweisen kann, dann findet das auch ein Underwriter der Versicherer nachhaltig überzeugt werden, den Prämienbedarf für die Zukunft geringer anzusetzen.

Wichtig sei, dass im Laufe des Versicherungsjahres die Versicherung ein Testat über die Umsetzung des Riskmanagements und die Dokumentation der Maßnahmen erhalte. Wer das Riskmanagement entsprechend richtig durch alle Ebenen im Unternehmen zieht und konsequent auf ständige Verbesserung setzt, senkt durch die Reduzierung seiner Frequenzschäden nicht nur seine direkten, sondern auch indirekten Versicherungskosten. Und muss sich nicht im kommenden Jahr erneut Gedanken um den steigenden Versicherungsbeitrag machen.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Archiv, Risk-Guard

 **STARTSEITE**

Unterwegs zur E-Rechnung

Rechnungen in strukturiertem elektronischem Format ab 1. Januar verpflichtend – Übergangsregelungen in Kraft



Die Digitalisierung im Büroalltag schreitet weiter voran. Die Bundesregierung hat mit dem Wachstumschancengesetz im März dieses Jahres den Weg für eine stufenweise Einführung der E-Rechnung frei gemacht. Die Regelung sieht vor, dass sämtliche Unternehmen ab 1. Januar 2025 in der Lage sein müssen, E-Rechnungen zu empfangen. Dies betrifft inländische B2B-Umsätze, die zwischen im Inland ansässigen Unternehmern ausgetauscht werden.

Als E-Rechnung gilt künftig eine Rechnung, die in einem strukturierten elektronischen Format ausgestellt, übermittelt und empfangen wird. Das Format muss der europäischen Norm für die elektronische Rechnungsstellung und der Liste der entsprechenden Syntaxen entsprechen (CEN-Norm EN 16931). Wichtig zu wissen: Eine Rechnung im PDF-Format erfüllt diese Voraussetzung nicht.

Beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) stößt die Einführung der E-Rechnung auf eine positive Resonanz. „Die Einführung von E-Rechnungen im B2B-Bereich ist grundsätzlich zu begrüßen“, erklärt Jutta Knell, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des DSLVL und Leiterin Zoll-, Außenwirtschafts- und Umsatzsteuerrecht, gegenüber trans aktuell.

Knell betont, mithilfe der E-Rechnung können die Digitalisierung der Rechnungsprozesse in Speditions- und Logistikunternehmen beschleunigt und vereinfacht werden – ebenso wie unternehmensinterne Abläufe bei der Rechnungsverarbeitung.

Klare Standards definiert

Auch die Finanzverwaltung hat bereits einige Standards definiert. Knell wertet es als positiv, dass die Finanzverwaltung Rechnungen nach dem XStandard wie auch nach dem ZUG-FeRD-Format ab Version 2.0.1. grundsätzlich als E-Rechnungen wertet, die der europäischen Norm entsprechen. Darüber hinaus soll die Weaternutzung der EDI-Verfahren laut Bundesfinanzministerium unter dem künftigen Rechtsrahmen so weit wie möglich sichergestellt werden. Mit weiteren Verlautbarungen der Finanzverwaltung wird voraussichtlich Mitte des Jahres 2024 gerechnet.



„Die E-Rechnung beschleunigt unternehmensinterne Abläufe“

JUTTA KNELL,
STELLVERTRETENDE
HAUPTGESCHÄFTS-
FÜHRERIN DES BUNDES-
VERBANDS SPEDITION UND
LOGISTIK (DSLVL)

Anzeige

PEOPLE AND GOODS ON THE MOVE

Meet the pioneers of transformation

IAA
TRANSPORTATION



Hannover
September 17–22, 2024
iaa-transportation.com

Ursprünglich hatte sich der DSLVL gegen den Einführungstermin zum 1. Januar 2025 ausgesprochen, und für eine Pilot- oder Testphase von mindestens 18 Monaten, die für Anpassungen und Neuinstallation der betrieblichen TMS- und Abrechnungssysteme hätten genutzt werden können. Mit dieser Forderung konnte sich der DSLVL allerdings nicht durchsetzen. Es gibt allerdings Übergangsregelungen für die Jahre 2025 bis 2027. So sind in den Jahren 2025 und 2026 neben E-Rechnungen auch Papierrechnungen und sonstige elektronische Rechnungen zulässig – vorbehaltlich der Zustimmung des Empfängers. Dies gilt im Jahr 2027 nur noch für inländische Unternehmen mit einem Gesamtumsatz bis zu 800.000 Euro im Sinne des § 19 Abs. 3 Umsatzsteuergesetzes (UStG) im vorangegangenen Kalenderjahr (2026). Unternehmer, deren Vorjahresumsatz (2026) diese Grenze überschreitet, können im Jahr 2027 aber noch Rechnungen ausstellen, die mittels elektronischem Datenaustausch (EDI-Verfahren) übermittelt werden.

Ab 2028 sind die neuen Anforderungen an die E-Rechnung und ihre Übermittlung dann zwingend umzusetzen. Nicht unter die E-Rechnungspflicht fallen unter anderem Rechnungen über nach § 4 Nr. 8 bis 29 UStG steuerfreie Umsätze sowie Kleinbetragsrechnungen von derzeit bis 250 Euro. Wegen der anvisierten Einführung zum 1. Januar 2025 sollten sich sämtliche Unternehmer mit dem Thema E-Rechnung befassen. Denn es gilt, rechtzeitig E-Rechnungssysteme und Software aufzurüsten und umzustellen.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Adobe Stock - Andrey Popov, DSLVL

STARTSEITE

Nachhaltige Lösungen erwünscht

Alternative Antriebe treiben die Thermologistik-Branche um – der Transfrigoroute-Vorstand zur aktuellen Situation



Was ist besser? Handeln oder nicht handeln? Diese Frage stellen sich laut Roger Schwarz, Geschäftsführer des Thermologistik-Verbands Transfrigoroute, die knapp 200 Mitgliedsunternehmen, wenn es um alternative Antriebe geht. „Es gibt einfach noch keine richtige Marschrichtung. Die Infrastruktur fehlt und Fördermittel sind gestrichen“, sagt Transfrigoroute-Vorstand Gert Kautetzky im Gespräch mit trans aktuell.

Kautetzky selbst hat bei seiner eigenen Spedition mit Sitz im mittelhessischen Stadtallendorf noch keine Fahrzeuge mit alternativem Antrieb im Fuhrpark. „Dazu müssen wir selbst die Infrastruktur schaffen und die Route so gestalten, dass die Fahrzeuge im Idealfall auf dem Betriebs- hof laden können“, sagt der Geschäftsführer der gleichnamigen Spedition. Nur in diesem Fall seien alternative Antriebe wirtschaftlich. Seit der Gründung 1953 liegt der Schwerpunkt des Unternehmens auf temperaturgeführten Transport- und Lagerdienstleistungen.

Die Mitgliedsunternehmen von Transfrigoroute wollen das Thema Nachhaltigkeit nach Angaben von Kautetzky auf jeden Fall angehen, sehen sich aber von Seiten der Politik ständig mit einer neuen Situation konfrontiert. Dazu kommen Liquiditätsprobleme – unter anderem wegen der Mauterhöhung vom 1. Dezember 2023. „Auf einem gewissen Mautanteil bleiben die Unternehmen sitzen“, so Kautetzky. Wie sehr die erhöhte Mautabgabe die Branche wirklich trifft, lasse sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen.

Klimafreundliche Kühlung

Bei der Jahreshauptversammlung des Verbands Ende April in Frankfurt am Main zeigte sich, dass die Thermologistiker und Hersteller von Kühlfahrzeugen beim Thema Nachhaltigkeit sich nicht nur auf die Antriebsform der Kälteaggregate konzentrieren können. Alexander Thal, Programm Manager Technik klimafreundliche Nutzfahrzeuge bei der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW), zeigte die Potenziale zur CO₂-Reduktion bei klimafreundlichen Kühlsystemen auf.

Kühlgeräte bei Kühlaufliegern können laut Thal bereits heute elektrisch betrieben werden. Falls ein autarker Betrieb notwendig ist, kann das zum Beispiel über eine Hochvoltbatterie, eventuell in Verbindung mit einer Brennstoffzelle, erfolgen. Zur Nachversorgung der Batterie kann diese über eine Generator- oder Rekuperationsachse, welche eine Standard-Trailerachse ersetzt, gespeist werden. Konventionelle Stecker und Ladesteckdosen können beim Batterieladen zum Einsatz kommen.



„Auf einem gewissen Mautanteil bleiben die Unternehmen sitzen“

GERT KAUTETZKY,
VORSTAND
TRANSFRIGOROUTE

Anzeige

INTERNATIONALER ADAC
TRUCK GRAND PRIX
EST. 1996

11.-14. JULI 2024
NÜRBURGRING

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

STARGAMES

ernst & young

FERNFAHRER

ADAC

Die Anordnung der Aggregate, Hochvolt-Komponenten beziehungsweise der Brennstoffzelle sei immer ein Kompromiss aus Fahrzeuggesamtgewicht und Achslasten. Generell gelte: Emissionsfreie Fahrzeuge dürften aktuell in der Fahrzeugkombination (Lkw + Anhänger) bis zu zwei Tonnen zusätzliches Gesamtgewicht gegenüber dem Diesel aufweisen. Als Beispiele führte Thal den Hyundai Xcient FCEV an – mit einer Fahrzeugkombination aus Motorwagen und Anhänger. Beide Fahrzeugeinheiten sind gekühlt. Die tägliche Laufleistung beträgt im Mehrschichtbetrieb rund 650 Kilometer. Die Brennstoffzelle versorgt das Kühlaggregat mit Strom.

Ein weiteres Praxisbeispiel ist der voll-elektrifizierte Kühlaufleger SKOe von Schmitz Cargobull samt Generatorachse, Batterie und rein elektrisch angetriebenem Kühlaggregat. Die Energie werde in einer platzsparenden Batterie zwischengespeichert, die zwischen den Achsen positioniert ist.

Veranstaltung auf der IAA geplamt

Klimafreundliche Kühlsysteme im Kleinen und die grüne Transformation im Großen sind auch Thema der Transfrigoroute-Fachveranstaltung „Kühltransporte emissionsfrei und effizient! Herausforderungen und Lösungsansätze“ auf der IAA Transportation in Hannover am 18. September 2024 von 10 bis 12 Uhr.

Generell erfahre Transfrigoroute momentan „großen Zuspruch an Themen und Versammlungen“ berichten Geschäftsführer und Vorstand. Das habe sich bei der Jahreshauptversammlung mit 130 Teilnehmern gezeigt – ein Rekord. Trotz politisch schwierigen Rahmenbedingungen seien das Gründe genug, positiv auf die kommende Jahreshälfte zu blicken.

Text: Franziska Nieß |
Fotos: Schmitz Cargobull, Kautetzky

DER VERBAND

- Transfrigoroute Deutschland wurde 1955 als Fachorganisation für Unternehmen im temperaturgeführten Transportgewerbe gegründet.
- Schon damals unter dem Dach der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (AGF), dem heutigen Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), seit 2019 BGL-Mitglied
- Zu den Mitgliedern zählen Thermologistiker, Tank- und Silotransporteur sowie die Kühlfahrzeugindustrie.
- Ziel: die mittelständische Struktur der Logistiklandschaft erhalten
- Zu den Aufgaben und Arbeitsbereichen zählen technische Innovationen, Gesetze und Richtlinien, Austausch und Kooperation sowie die geschlossene Frachtenbörse für Mitglieder.



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.

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.**

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



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 Werkmuseum „World of Volvo“ in Göteborg, Schweden, ein. Zur Flugreise hinzu kommen eine Hotelübernachtung für zwei Personen inklusive Frühstück in einem Hotel der gehobenen Kategorie sowie ein schönes skandinavisches Abendessen in einem beliebten Restaurant in der schwedischen Großstadt. Das absolute Highlight der exklusiven Zwei-Tage-Erlebnisreise ist eine Abenteuer-Testfahrt mit dem Volvo FH auf dem großräumigen Volvo-Trucks-Gelände.



V O L V O

VIP-Reise nach München

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



Mit Kögel zur IAA Hannover

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



KÖGEL
BECAUSE WE CARE

Adrenalin pur mit Knorr-Bremse

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



KNORR-BREMSE

Als VIP zum Truck Trial



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

BFS
TRUCKSPORTS

Liqui Moly Shopgutscheine

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

LIQUI MOLY



Alles für den Fahrer

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



SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.





BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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.



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

Volvo FM



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



Die F-Trucks Deutschland GmbH ist Generalimporteur für Ford Trucks in Deutschland. Innerhalb der letzten zwei Jahre hat die F-Trucks ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicennetzwerk aufgebaut.



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. Und mit effizienzsteigernden Produktneheiten legen wir nach: Diese Maßnahmen ermöglichen



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. Seine innovative Technik macht den Actros L zum optimalen Lkw im Fernverkehr.



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

Fernverkehrs-Lkw

Scania Super



Unser Scania Super Antriebsstrang ist der bahnbrechendste in unserer 130-jährigen Geschichte. Er ist robuster, produktiver und unglaublich kraftstoffsparend.



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

Volvo FH / FH16



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



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

Newcomer Fernverkehrs-Lkw

Iveco S-WAY



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



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

Mercedes-Benz eActros 600



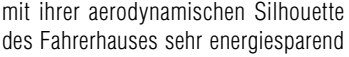
Mercedes-Benz Trucks you can trust

Der eActros 600 markiert als erster batterieelektrischer Fernverkehrs-Lkw mit Stern einen Meilenstein im lokal CO2-neutralen Straßengüterverkehr. Mit einer Reichweite von 500 Kilometern ohne Zwischenladen und einer neuen, effizienten elektrischen Antriebsachse setzt er



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

Volvo FH / FH16 Aero



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



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

Bau-Lkw

DAF XDC



DAF führt mit dem Kürzel „C“ für Construction in der Typenbezeichnung die Lkw für das Bauwesen, baunaher Anwendungen sowie den Kommunalverkehr ein. Der DAF XDC 450 Beton-Mischer wurde speziell für den regelmäßigen Betrieb im



Gelände und unter schwierigen Bedingungen entwickelt. Mit einer Bodentfreiheit 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



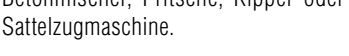
Mercedes-Benz Trucks you can trust

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

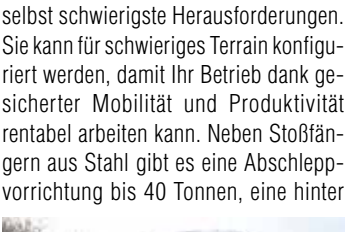


für mehr Geländegängigkeit, ein ganzes Achsen-Portfolio bis hin zur Möglichkeit von zehn Tonnen Vorderachslast und viele weitere Features. Eben ein durchdachtes Gesamtkonzept, egal ob Betonmischer, Pritsche, Kipper oder Sattelzugmaschine.

Scania XT



Die Scania Baureihe XT basiert auf einhundert Jahren Erfahrung und meistert selbst schwierigste Herausforderungen. Sie kann für schweres Terrain konfiguriert werden, damit Ihr Betrieb dank gesicherter Mobilität und Produktivität rentabel arbeiten kann.



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

Bau-Lkw

Volvo FMX



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



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

Konzept-Truck

Iveco S-eWAY Fuel Cell



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



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

Mercedes-Benz Unimog WaVe



Mercedes-Benz Trucks you can trust

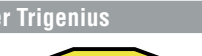
Der Unimog ist als Versuchsfahrzeug im Rahmen des Entwicklungsprojekts „WaVe“ eingesetzt. Das Projekt untersucht, wie Wasserstoffverbrennung – daher der Name – als Ergänzung zu batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Antrieben umsetzbar ist. Bei



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

Kipper

Meiller Trigenius



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



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

Schmitz Cargobull S.KI



The Trailer Company.

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. Durch das System



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

Schwarz Müller Thermomulde



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



CO2-Emissionen gleichermaßen, was die Transportkosten senkt und zum Klimaschutz beiträgt. Im Bereich Wärmeisolierung wird ein Wärmedurchlasswiderstand (R-Wert) von 1,80 m² K/W realisiert und ist damit um mehr als zehn Prozent besser als der vorgeschriebene Wert von 1,65 m² K/W. Der große Vorteil der Thermomulde ist die Vermeidung von Wärmebrücken aufgrund der speziellen Konstruktion.

Leichtgewicht-Trailer

Kögel Light Plus



BECAUSE WE CARE

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



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

Schmitz Cargobull BERGERecotrail



The Trailer Company.

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



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

Leichtgewicht-Trailer

Schwarz Müller Powerline



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



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

Transporter

Ford Transit Custom



PRO

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

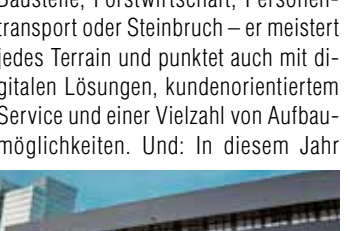


bietet den 1-Tonnen-Nutzlast-Transporter in zwei unterschiedlichen Dieselvarianten, als Benziner mit Plug-in-Hybridtechnologie und als rein elektrischen E-Transit Custom an. Hinzu kommen fünf Ausstattungsvarianten plus die besonders sportliche Sonderedition MS-RT sowie vier Karosserievarianten.

MAN TGE

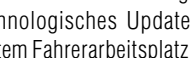


Der MAN TGE ist sehr vielseitig: Ob Baustelle, Forstwirtschaft, Personentransport oder Steinbruch – er meistert jedes Terrain und punktet auch mit digitalen Lösungen, kundenorientiertem Service und einer Vielzahl von Aufbaumöglichkeiten. Und: In diesem Jahr



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

Opel Vivaro Electric



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



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

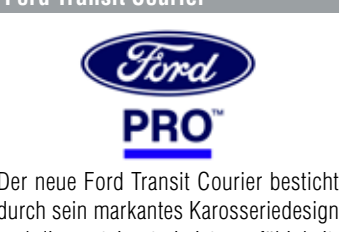
Newcomer Transporter

Ford Transit Courier



PRO

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



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

Iveco eDAILY



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



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

Mercedes-Benz eSprinter



Trucks you can trust

Der neue eSprinter von Mercedes-Benz ist ein überzeugender Dreiklang aus Effizienz, Reichweite und Ladevolumen. Er basiert auf einem neuen modularen Konzept mit Hinterradantrieb, ist mit drei Batteriegrößen (56 kWh, 81 kWh und 113 kWh nutzbare Batteriekapazität) verfügbar und bietet so bis zu 478 km Reichweite. Sein Ladevolumen beträgt bis zu 14 m³.



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

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

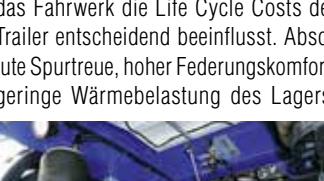


Die SAF INTRA TRAKr nutzt Reperatur...

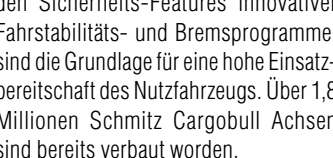


Der Generator leistet 17 kW und ist wasser- oder luftgekühlt verfügbar...

Schmitz Cargobull ROTOS-Achse

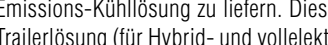


Die stete Optimierung der Schmitz Cargobull ROTOS-Achse wurde in den letzten Jahren verstärkt vorangetrieben...

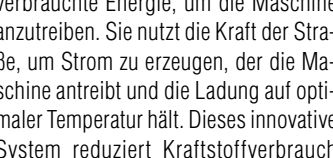


optimale Bremsleistung, kombiniert mit den Sicherheits-Features innovativer Fahrstabilitäts- und Bremsprogramme...

Thermo King Axle Power



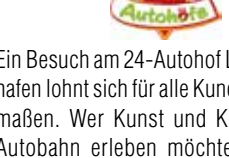
AxlePower nutzt das Smart Power Management-Steuerungssystem, das Kältemaschine, EnergiePack und die BPW ePower-Achse umfasst...



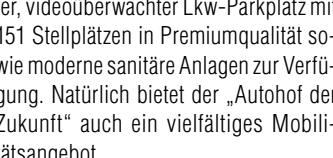
verbraucht Energie, um die Maschine anzutreiben. Sie nutzt die Kraft der Straße, um Strom zu erzeugen...

Autohöfe

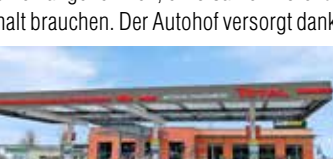
Autohof24 Leipzig-Flughafen



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...



24-Autohof Rastland Lutterberg

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



24-Autohof Homburg/Elze

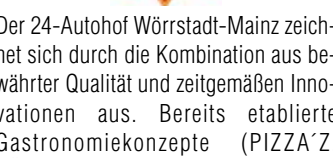
Der 24-Autohof Homburg/Elze an der A7 wartet mit breitem Serviceangebot in Gastronomie, Service und Mobilität auf...



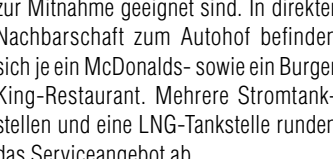
24-Autohof an der Autobahn A6 nicht nur verkehrstechnisch Mittelpunkt der Magistrale Paris-Prag...



Bereits 2017 eröffnete hier Baden-Württembergs erste Air Liquide Wasserstoff-Tankstelle...



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



Hoyer Autohof Solttau



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



Autohof Strohofer



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-Ladestationen...



schwere neue Dimension und Leistung erreicht. Diese neue Dimension bei Größe, Gewicht und Effizienz...

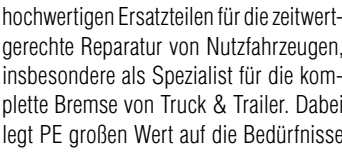


Knorr-Bremse ist mit über 30 Jahren Erfahrung in der Entwicklung von pneumatischen Scheibenbremsen...

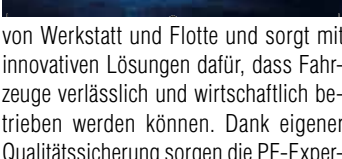


Bremsen

PE-Automotive



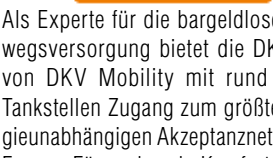
PE Automotive ist Teil der BPW Gruppe. Mit mehr als 75 Jahren Erfahrung weiß PE ganz genau, worauf es im freien Ersatzteilmarkt ankommt...



von Werkstatt und Flotte und sorgt mit innovativen Lösungen dafür, dass Fahrzeuge verlässlich und wirtschaftlich betrieben werden können...

Digitale Zahlungssysteme

DKV Card



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. Die DKV Box Europe für die Lkw-Maut in Europa ist eine smarte Möglichkeit, die Maut in 14 europäischen Ländern mit nur einer Box abzurechnen.

Hoyer Card



Die Hoyer Card bietet Zugang zu einem flexibel nutzbaren Fuel-Service-Paket mit Angeboten wie Mautabwicklung in vielen europäischen Ländern...



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

Tankpool24



Mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungsfunktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert. Mit tankpool24-connect haben unsere Kunden die Möglichkeit, noch einfacher und sicherer zu tanken...



Tankstellen in Deutschland ist die connect Funktion nutzbar. tankpool24-connect ist ein weiterer wichtiger Baustein in unserer Digitalisierungsstrategie...

Ladeinfrastruktur

DKV Mobility



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



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

Elaxon



Um die zunehmende Diversifizierung der E-Mobilität abzudecken, braucht es zukunftsfähige und jederzeit bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur: nachhaltig & skalierbar muss sie für heutige und künftige Anforderungen gerüstet sein. Vom kostengünstigen AC-Laden bis zum Megawatt-Charging – nicht nur die Ladeleistung, auch unsere breite Palette effizienter Installationssysteme sind auf die unterschiedlichsten (Nutzfahrzeugh-) Flottenbedürfnisse angepasst...



Lkw-Parken

Bosch Secure Truck Parking



Bosch Secure Truck Parking (BSTP) ist die europäische Buchungssystem 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 Sicherung von Autohöfen, Rastplätzen, aber auch Firmenarealen. Über die mobile App...



KRAVAG Truck Parking



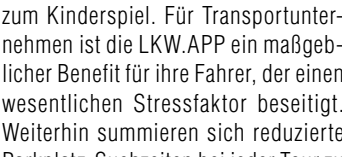
Bis zu 40.000 Lkw-Parkplätze fehlen an der Autobahn. KRAVAG Truck Parking macht daher zeitweise leere Flächen auf Betriebshöfen zu reservierbaren Lkw-Parkplätzen...



LKW.APP



Die LKW.APP von Aparcado löst das allgegenwärtige Parkplatzproblem von Lkw-Fahrern. Durch die Auslastungsanzeige von Parkplätzen in ganz Europa ermöglicht die App eine planbare Fahrt und Rast. Das einfache Appsystem macht die Parkplatzsuche so einfach wie den Einkauf im Supermarkt.



Lkw-Vermietung

MAN by BFS



MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE NUTZFAHRZEUGBRANCHE. Die BFS ist Ihr Ansprechpartner Nr. 1, wenn Lösungen im Bereich Nutzfahrzeughire gefragt sind. Wir bieten als größter MAN Vermieter Europas eine maximale Flexibilität mit über 2.000 Mietfahrzeugen und stehen für innovatives und umweltbewusstes Flottenmanagement.



Mercedes-Benz CharterWay

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



An über 70 Standorten in ganz Deutschland bietet CharterWay das Rundum-Paket der Nutzfahrzeugschirmung. Die Miete beinhaltet u.a. für alle Fahrzeuge Reifenservice und Reifenservice, Unfallabwehr, Schutz bei Diebstahl und Totalschaden, Voll- und Teilkaskoversicherung, Reparatur und Wartung sowie Instandhaltung.



Reifen

Continental



Vor dem Hintergrund schwieriger Rahmenbedingungen für die Transport- und Logistikbranche hat Continental die neue Lkw-Reifenlinie Conti Eco der fünften Generation entwickelt. Sie erfüllt alle Anforderungen der EU-Taxonomie und hilft Flotten, ihren Kraftstoffverbrauch und damit die CO2-Emissionen zu senken: 100 Fahrzeuge, die...



mit Conti Eco HS5/HD 5 Reifen anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS3+/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. Dabei ist es den Reifenentwicklern gelungen, nicht nur den Rollwiderstand, sondern auch die Laufleistung zu optimieren.

Goodyear



Goodyear bietet ein komplettes Sortiment an hochwertigen Nutzfahrzeugreifen für jeden Einsatz: Gütertransport, Baustellenverkehr und Personenbeförderung. Der Fuelmax Endurance beispielsweise ist ein innovativer, vielseitig einsetzbarer Lkw-Reifen. Er kombiniert die vom Fernverkehr bekannte Kraftstoff-, CO2- und Kosteneffizienz mit der auf Landstraßen benötigten Robustheit, Traktion und Laufleistung. Viele der weltweit führenden Nfz-Hersteller stellen ihre Fahrzeuge serienmäßig mit Goodyear-Reifen aus.

Michelin



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



Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichsten Branchen zum Einsatz. Das Unternehmen hat Hauptstützen in 175 Ländern präsent. Michelin beschäftigt weltweit 132.200 Mitarbeiter*innen und betreibt 67 Werke für die Reifenherstellung, die 2022 zusammen rund 200 Millionen Reifen produzierten.

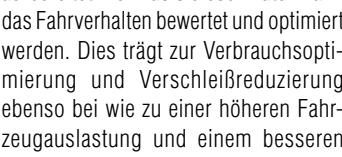
Telematik

Daimler Fleetboard



Mit hohem Mehrwert für ein profitables Flottenmanagement sind die Premium-Telematikdienste von Fleetboard verbunden. Dazu zählt beispielsweise die Fleetboard Einsatzanalyse, die technische Daten aus dem Actros L erfasst und aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden. Dies trägt zur Verbrauchsplanung und Verschleißreduzierung ebenso bei wie zu einer höheren Fahrzeugauslastung und einem besseren CO2-Fußabdruck.

DKV LIVE



Ob Fahrzeuggurtung, Tankmanagement, Fahrerchat oder Dokumentenaustausch. DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten. Das smarte Tool von DKV Mobility bündelt alle Informationen in nur einer Plattform und umfasste neben klassischen Telematikfunktionen viele weitere Features zur effizienten und kostengünstigen Flottenverwaltung, wie Routenplanung, eine App zur Fahrerkommunikation oder auch Möglichkeiten, Tankbetrug zu erkennen und zu vermeiden.

Ford Pro Telematics



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

Goodyear TPMS



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



idem telematics

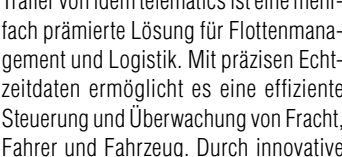


Das Telematik-System für Truck und Trailer von idem telematics ist eine mehrfach prämierte Lösung für Flottenmanagement und Logistik. Mit präzisen Echtzeitdaten ermöglicht es eine effiziente Steuerung und Überwachung von Fracht, Fahrer und Fahrzeug. Durch innovative Technologie gewährleistet es optimale Tourenüberwachung, Fahrzeugeffizienz und Fahrzeugwartung. Neben der Fahrzeugtechnik stehen Auftragsverarbeitung per App oder automatisiert, Tachodownload und -auswertung sowie Kühlkettenüberwachung im Fokus. Mit dem cargofleet 3 Telematik-Portal der Lösung können auch Fremdkontrakte und Hersteller-Telematiken problemlos integriert werden und Daten Fahrzeug- oder Tourbezogen weitergeleitet werden.

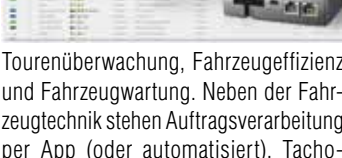
webfleet



Webfleet ist die weltweit weitest verbreitete Flottenmanagementlösung von Bridgestone. Mehr als 60.000 Unternehmen auf der ganzen Welt nutzen sie, um die Effizienz ihres Fuhrparks zu steigern, den Arbeitsalltag ihrer Fahrer zu erleichtern, Treibstoffkosten zu senken, Wartungskosten zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen.

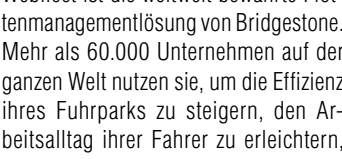


Volvo Connect



Mit dem benutzerfreundlichen Kundenportal Volvo Connect macht es Volvo Trucks seinen Kunden leichter, Telematik- und andere Dienste rund um den Fuhrpark an einem Ort zu bündeln. Volvo Connect ermöglicht den zentralen Zugriff auf wichtige Dienste und Daten, die für das Tagesgeschäft notwendig sind.

ZF SCALAR



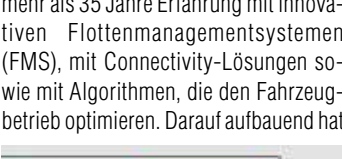
ZF verfügt mit der Marke Transics über mehr als 35 Jahre Erfahrung mit innovativen Flottenmanagementsystemen (FMS), mit Connectivity-Lösungen sowie mit Algorithmen, die den Fahrzeugbetrieb optimieren. Darauf aufbauend hat ZF nun SCALAR entwickelt, eine digitale Plattform, die Fahrzeugflotten orchestrieren kann. Die Plattform bietet KI-basierte automatisierte Entscheidungsfindung und optimiert so den Flotteneinsatz in Echtzeit. Auf diese Weise lassen sich die wirtschaftliche Effizienz, Nachhaltigkeit, Sicherheit, die Betriebskosten sowie die Sicherheit von Fracht- und Passagierbetrieb verbessern.



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. Die MonoTemp- und MultiTemp-Ausführung der S.C.U. Kältemaschinen mit serienmäßigem Silence Kit bieten lange Wartungsintervalle und eine hohe Verfügbarkeit. Mit der Telematik-Portal cargofleet 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden. Durch den integrierten Wartungskalender wird keine Wartezeit mehr verpasst.



Thermo King A-500 Spectrum



A-500 Spectrum ist eine hochmoderne Transportkältemaschine für Mehrfach-Temperatur-Trailer. Sie bietet eine bis zu 30 Prozent bessere Kraftstoffeffizienz und ist branchenweit die erste Multi-Temp-Trailer-Kältemaschine, die mit einer Kraftstoffüberwachung ausgestattet ist. Mit vollständiger Konnektivität als Standard, fortschrittlicher Technologie und intelligenten Funktionen gewährleistet sie optimale Bedingungen für verschiedene Produkte während des Transports.



Trailer-Kühlung

Thermo King E-500e



E-500e ist eine vollelektrische Kältemaschine für leichte NFZ mit Batterieantrieb, die jederzeit die Zufahrt in Umweltzonen erlaubt. Die Kühlung wird maximiert, die Auswirkungen auf die Fahrzeugbatterie werden minimiert. Die Invertertechnologie und ein patentiertes Leistungssteuerungssystem arbeiten mit dem Nebenantrieb des Fahrzeugs, um eine effiziente Stromversorgung zu garantieren. Diese erfolgt direkt über die Fahrzeugbatterie. Zusätzliche Batterien oder ein Netzanschluss sind nicht erforderlich. Das Kompressor bietet eine sehr hohe Kühlleistung.



Thermo King Advancer-E



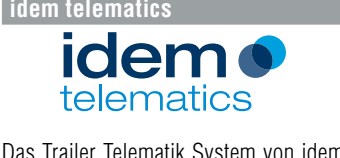
Advancer-E ist eine emissionsfreie, motorlose Transportkältemaschine für Trailer. Sie bietet alle Funktionen der A-Serie auf höchstem Niveau und arbeitet dabei zu 100 Prozent emissionsfrei. Sie verfügt über ein innovatives Telematik-Dashboard, das den Stromverbrauch der Kältemaschine anzeigt. Dank effizienter, motorloser Kühlung ist sie umweltfreundlich. Mit ihrem innovativen Design bietet sie eine nachhaltige, präzise und stromunabhängige Transportkälteleistung, die Zugang zu Umweltzonen bietet.



Thermo King A-500 Spectrum

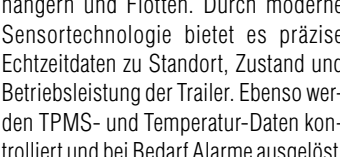


A-500 Spectrum ist eine hochmoderne Transportkältemaschine für Mehrfach-Temperatur-Trailer. Sie bietet eine bis zu 30 Prozent bessere Kraftstoffeffizienz und ist branchenweit die erste Multi-Temp-Trailer-Kältemaschine, die mit einer Kraftstoffüberwachung ausgestattet ist. Mit vollständiger Konnektivität als Standard, fortschrittlicher Technologie und intelligenten Funktionen gewährleistet sie optimale Bedingungen für verschiedene Produkte während des Transports.

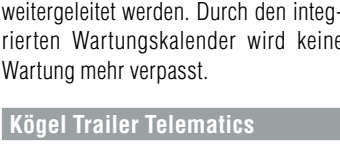


Trailer-Telematik

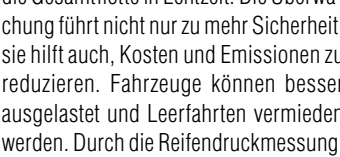
idem telematics



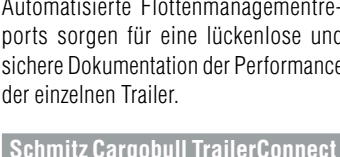
Das Trailer Telematik System von idem telematics ist eine wegweisende Lösung für das effektive Management von Anhängern und Flotten. Durch moderne Sensortechnologie bietet es präzise Echtzeitdaten zu Standort, Zustand und Betriebsleistung der Trailer. Ebenso werden TPMS- und Temperatur-Daten kontrolliert und bei Bedarf Alarm ausgelöst.



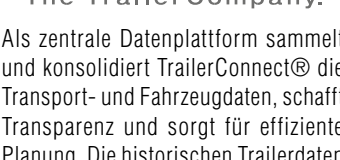
Kögel Trailer Telematics



BECAUSE WE CARE. Das Kögel Trailer Telematics Modul (KTTM) ermöglicht einen Überblick über die Gesamtflotte in Echtzeit. Die Überwachung führt nicht nur zu mehr Sicherheit, sie hilft auch, Kosten und Emissionen zu reduzieren. Fahrzeuge können besser ausgelastet und Leerfahrten vermieden werden. Durch die Reifendruckmessung...



Schmitz Cargobull TrailerConnect



Als zentrale Datenplattform sammelt und konsolidiert TrailerConnect® die Transport- und Fahrzeugdaten, schafft Transparenz und sorgt für effiziente Planung. Die historischen Trailerdaten können zur Ermittlung und Planung von Versorgungsstopps genutzt werden, um so die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.

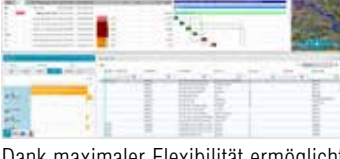


Transport-Management-Systeme

IOVAVUM LOG-O



Log-O: Die flexible Transportmanagement Software von IOVAVUM ist eine hochgradig anpassbare, workfloworientierte Lösung für alle Logistikbedürfnisse. Das benutzerfreundliche TMS sichert Qualität und minimiert Prozesskosten.



Dank maximaler Flexibilität ermöglicht Log-O eine reibungslose Integration in alle Arbeitsabläufe. Mit innovativen Funktionen behalten Sie die Kontrolle über alle Ihre Logistikprozesse, von Auftragsingang über Disposition, Fuhrparkmanagement und Abrechnung. Damit bleiben Sie den sich ändernden Branchenanforderungen voraus.



LIS WinSped



Mit WinSped vertreibt die LIS GmbH heute heute meistgenutzten TMS für Logistik- und Speditionen. Optimale Disposition, reibungslose automatisierte Geschäftsprozesse und vieles mehr. Da WinSped flexibel konzipiert, individualisierbar und...



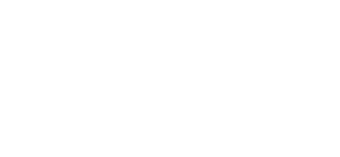
Thermo King ThermoKare



Thermo King Experten bieten mit dem ThermoKing 24/7 Flottenüberwachungsdienst rund um die Uhr. Dieser Service garantiert eine konstante Unterstützung und sorgt somit für maximale Betriebszeit und effizienten Betrieb von...



Transportkühlanlagen. Mit Echtzeitüberwachung und Fachleuten, die stets den Überblick behalten, können Unternehmen beruhigt sein, dass ihre Flotte kontinuierlich unterstützt wird. Die Überwachung von Thermo King verbessert die Leistung der Flotte und minimiert Ladungsverluste.





BEST OF
NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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 an 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 Mobilitätswende und die Senkung der CO₂-Emissionen im Transportsektor sind nur möglich durch eine Diversifizierung des Kraftstoff- und Energieangebots. Auf Basis dieser Überzeugung erweitert Aral Fleet Solutions das Angebot für Nutzer:innen von Tankkarten. Dabei



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

Bosch Secure Truck Parking



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



aber auch Firmenarealen. Über die BSTP-Buchungsplattform und per App können 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

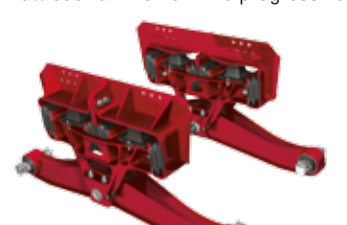


in allen Fahrzeugvarianten den neuen Standard und bieten einen Mehrwert für eine Vielzahl von Modellen, darunter batterieelektrische Lkw von Mercedes-Benz, die Actros-Baureihe, die Arocs-, Atego- und Econic-Baureihe.

Hendrickson Ultimaxx



Das neu im europäischen Markt eingeführte innovative ULTIMAXX 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 Kippklappen verriegelt. Der Multi-Fix gleicht Maßabweichungen an leicht verbogenen Kippklappen 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

Dauerhafte Düsenprobleme

Unternehmer mit XF- und XG-Zugmaschinen berichten von Schwierigkeiten
Hersteller DAF sucht zusammen mit Kunden Lösungen



Erst läuft der Reihensechszylinder immer weniger rund. Dann spielt das Kombiinstrument eine gelbe Warnleuchte aus. Der Verbrauch steigt. Wer jetzt noch weiterfährt, der sieht sich schließlich mit einer roten Warnleuchte konfrontiert – und bekommt einen Leistungsabfall zu spüren. Im schlimmsten Fall gekrönt von einer Schleichfahrt im Notlauf. In Einzelfällen von Liegenbleibern. So schildern seit Herbst 2023 einige Unternehmer und Fahrer ihre Erfahrungen mit DAF XF- und XG-Sattelzugmaschinen, die mit Paccar MX-13-Dieselmotoren ausgestattet sind.

Ursache sind die Diesel-Injektoren

Die Ursache: moderne Diesel-Injektoren, deren feine Düsen nach und nach verstopfen. Sie sind mittlerweile als Hightech-Bauteile zu bezeichnen – immerhin wurden sie wie alle Teile um den Verbrennungsmotor in den letzten Jahren immer weiter verfeinert, um Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Auch die aktuellen Paccar-Motoren laufen dank ihrer Injektoren (und vieler weiterer Optimierungen) sehr effizient, machen in der Praxis hier und da aber Ärger.

Auf Nachfrage antwortet DAF Trucks Anfang des Jahres so: „Bei einigen Kunden der neuen DAF Lkw-Generation können Probleme mit dem Kraftstoffeinspritzsystem auftreten, die zu einem unregelmäßigen Motorlauf und möglicherweise zu einer Fehlermeldung auf dem Armaturenbrett des Fahrers führen können. Dies wird durch Kraftstoffablagerungen an den internen Einspritzkomponenten verursacht“. Man führe eine umfassende Servicekampagne durch, um eine neue Motorsoftware zu installieren und das Einspritzsystem bei Bedarf zu reinigen. Die Servicekampagne richte sich proaktiv an alle Kunden von Fahrzeugen der neuen Generation. Werkstattbesuch und Software-Update im Rahmen der Kampagne seien selbstverständlich kostenlos.

Schwierige Lösungsfindung

Allein: Auch heute noch haben Unternehmer und Fahrer mit den Injektoren zu kämpfen. DAF habe demnach versucht, die Injektoren zu spülen und mit Additiven sauberzuhalten, die die Fahrer alle 10.000 bis 15.000 Kilometer mit in den Tank geben sollten.

„Händler von gebrauchten Lkw kennen die Probleme. Sie wollen mir nur noch knapp die Hälfte des Neupreises zahlen – nach einem Jahr“

JURI SCHMIDT,
GESCHÄFTSFÜHRER
KM CARGO

Variabler, sicherer und effizienter Citybote.

Der Kofferaufbau M.KO COOL
Profitieren Sie vom Know-how des Kühlfahrzeugexperten. Der dampfdiffusionsdichte FERROPLAST® Aufbau und die modernen Marken-Kühlgeräte sorgen für weniger Energieverbrauch. Maßgeschneidert für Ihre Bedürfnisse – durch ein flexibles Produkt-Baukastensystem mit vielen Kombinationsmöglichkeiten.

Mehr erfahren unter schmitz.cargobull.com/der-citybote

Auch wurden laut der Unternehmer teils nur betroffene, teils sämtliche Düsen getauscht. Die Probleme aber kamen so oder so nach einigen tausend Kilometern zurück. Der letzte Stand laut der Unternehmer: DAF hat einen weiteren Injektorentausch auf modifizierte Bauteile in Verbindung mit einer neuen Software angekündigt. Erste Fahrzeuge haben die neuerliche Prozedur demnach bereits hinter sich und fahren für den Moment störungsfrei.

Zuverlässige Neufahrzeuge

Vom Hersteller heißt es in einer neuerlichen Stellungnahme auf Nachfrage, dass der Großteil der ausgelieferten Kundenfahrzeuge keinerlei Problem aufweise und einwandfrei fahre. Bei betroffenen XF/XG führe die Servicekampagne zu einer „guten Fahrzeugleistung“. Alle Fahrzeuge, die jetzt das Werk neu verlassen, seien mit der neuesten Injektoren-Generation ausgestattet, was zu der Qualität und Zuverlässigkeit führe, die die Kunden zu Recht von DAF erwarten. Dies werde durch die Fünf-Jahres-Garantie für Einspritzdüsen unterstrichen, die standardmäßig für alle Fahrzeuge angeboten wird.

Für die Kunden wie für den Hersteller bleibt zu hoffen, dass verstopfte Düsen damit endgültig der Vergangenheit angehören. Betroffene Unternehmer und Fahrer zeigen sich schließlich verärgert. Juri Schmidt beispielsweise, Geschäftsführer von KM Cargo aus Offenburg. Sein Fuhrpark umfasst insgesamt 200 Lkw, 35 davon sind XG 480. Vor einem Jahr habe er die ersten 20 DAF gekauft, berichtet er. „Seither vergeht kein Monat ohne weiteren Werkstattaufenthalt wegen der Injektoren-Probleme“, so Schmidt.



Daniel Hermann, Geschäftsführer der befreundeten Vida Logistik, stimmt zu. Auch seine fünf DAF XG 530 müssten laut seiner Aussage bis dato alle 10.000 bis 15.000 Kilometer in die Werkstatt. Alle mit der gleichen Fehlermeldung und der gleichen Diagnose: verstopfte Einspritzdüsen.

Schmidt wollte die Lkw laut eigener Angaben zwischenzeitlich wieder an DAF zurückgeben. Drei Fahrzeuge hätte er seinem Händler zurück auf den Hof stellen dürfen, für die restlichen XG habe man bis heute keine Einigung gefunden. Auch der Versuch, sie zu verkaufen, sei gescheitert. „Händler von gebrauchten Lkw kennen die Probleme. Sie wollen mir nur noch knapp die Hälfte des Neupreises zahlen – nach einem Jahr“, sagt der Geschäftsführer.

Weiter enttäuschte Unternehmer

Während viele Unternehmer zumeist von guten Gesprächen mit DAF berichten, von einem kooperativen Verhalten des Herstellers und von – nach Verfügbarkeit – kostenlos bereitgestellten Ersatzfahrzeugen, zeigen sich Schmidt und Hermann enttäuscht. Die technischen Probleme und die sich in der Folge häufenden Ausfalltage würden einen mittlerweile erheblichen finanziellen Schaden bedeuten. Zudem hat Hermann bei seinen DAF schon einen Motorschaden zu verzeichnen, Schmidt sogar drei – wenngleich derartige Schäden von anderen Unternehmern bisher nicht gemeldet werden und sie vorerst unabhängig von der Injektoren-Problematik zu betrachten sind.

Was sich Schmidt, Hermann und die anderen betroffenen Unternehmer von DAF wünschen? Schmidt will das Kapitel nur noch abschließen, würde seine Fahrzeuge gern allesamt zu verkaufbaren Konditionen zurückgeben. Andere Unternehmer hoffen endlich, dass die Lösung für das Problem jetzt endlich gefunden wurde und es nur noch einen letzten außerordentlichen Werkstattaufenthalt braucht.

Schließlich seien die DAF mit ihrem wertigen Interieur und den großzügigen Platzverhältnissen grundsätzlich gute Lkw, die Anklang finden bei den Fahrern. Eine alles andere als selbstverständliche Anerkennung angesichts der großen Düsen-Probleme.

Text: Julian Hoffmann |
Fotos: DAF Trucks, KM Cargo

Juri Schmidt, Geschäftsführer von KM Cargo aus Offenburg, hat die ersten 20 DAF XG vor rund einem Jahr gekauft.

Höchste Kraftstoffeffizienz:
Efficiency Champions von DAF



STARTSEITE

Windrose für Europa

Der erst 2022 gegründete chinesische Elektro-Lkw-Bauer sucht Fertigungspartner in Europa



Das Design des Windrose EV-Truck mit 6x4-Achsformel, spitzer Nase und schmaler Frontscheibe erinnert stark an den Tesla Semi.

Was die Pkw-Branche angeht, sind chinesische Hersteller schon längst in Europa angekommen. MG beispielsweise, Lynk&Co oder BYD. Bei den Transportern ist die Marke Maxus ein Begriff. Nur bei den schweren Lkw ist noch kein ernsthafter Akteur aus Fernost aufs Parkett getreten. Die Ruhe vor dem Sturm? Ja. Zumindest, wenn es nach Windrose geht.

Hochkarätige Chefetage

Erst 2022 wurde die E-Lkw-Marke gegründet, kann dafür aber auf eine prominente Chefetage verweisen: CEO und Gründer Wen Han war vor dem Start von Windrose Chefstrategie und Finanzboss des Lkw-Automatisierungs-Spezialisten Plus, der unter anderem mit Iveco kooperiert. Co-Gründer und Technikchef Haoli Chen wiederum arbeitet schon Jahrzehnte in der Truck-Branche, zuletzt laut eigenen Angaben an der Spitze des sechstgrößten Lkw-Bauers Chinas.

Zum breit aufgestellten Beirat zählt Windrose außerdem unter anderem Bruno Thellier (Vize-Präsident und Digitalisierungs-Chef von Decathlon in China), Wang Kai (Ex-Technikchef des chinesischen E-Autobauers Li Auto), Frank Li (Ex-Finanzchef der Geely Group, zu der Volvo Cars gehört), Xiong Xingming (CEO des chinesischen Transportunternehmens Rokin Logistics), Vin McLoughlin (Co-Gründer und Ex-Präsident des US-Transport-Riesen J.B. Hunt) und Allison Landry (stellvertretende Vorsitzende des US-Logistikdienstleisters XPO).

Tests mit ersten Prototypen erfolgt

Mit diesem hochkarätigen, praxisnahen Team und über einhundert Entwicklungs-Spezialisten hat CEO und Gründer Wen Han laut eigener Angabe bereits Büros in China, den USA und den Niederlanden bezogen. Auch erste Prototypen haben schon Tests absolviert und sich wacker geschlagen bei Temperaturen von bis zu 47,6 Grad Celsius und Zuggesamtgewichten von maximal 49 Tonnen. Über 10.000 Kilometer sollen die E-Lkw im Prozedere bewegt worden sein, bei Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h und in Steigungen bis 7,5 Prozent auf maximal 4.767 Meter über dem Meeresspiegel.

Die Silhouette der damals noch getarnten und mittlerweile enthüllten Windrose EV-Trucks erinnert stark an den Tesla Semi. Die Chinesen vertrauen wie die Amerikaner auf eine 6x4-Antriebsformel und eine steil nach oben laufende Nase. Zu den Seiten ist der Windrose stark abgerundet, die Frontscheibe schmal. In das Fahrerhaus steigt man über eine nach hinten öffnende Schiebetüre auf der rechten Seite.

Anklänge an den Tesla Semi

Im Cockpit sitzt der Fahrer mittig. Links und rechts machen sich riesige Bildschirme breit – eine weitere Parallele zum Tesla-Truck. Statt konventioneller Außenspiegel kommen im Windrose allerdings Kameras zum Einsatz. Auf den ersten Bildern zum Interieur ist zudem zu sehen, dass die Verarbeitungsqualität noch zu wünschen übrig lässt. Das Lenkrad wirkt mit seinen Blindtasten auf der rechten Seite billig, die Konsole für Cupholder und Smartphone-Ablage ist mehr schlecht als recht eingepasst. Das Schlafabteil ist außerdem spartanisch gestaltet, ohne Bedienpanel und mit wenig einladender Liege mit vermeintlichem Kunstlederbezug.



„Wir können auf die vielfältigen Anwendungsanforderungen von Schwer-Lkw-Kunden in verschiedenen Regionen eingehen“

WEN HAN,
GRÜNDER UND CEO
WINDROSE TECHNOLOGY

Anzeige

WIELTON EXPERT ON THE ROAD

DIE BESTEN TRANSPORTLÖSUNGEN FÜR DEUTSCHLAND

www.wielton.de

Seitens der Fahrzeugtechnik verspricht Windrose einen neu konzipierten Antriebsstrang, ein eigenständiges Chassis und ein elektrisches Drive-by-Wire-System, das dafür geeignet sein soll, den Truck auf vorab definierten Strecken komplett autonom zu steuern. Das Start-up reklamiert über 190 Patente für sich, lässt detaillierte Daten aber größtenteils vermissen. Nur so viel gibt Windrose preis: Die Batteriekapazität des EV-Truck soll bei 729 kWh liegen, die Reichweite bei 600 Kilometern und das Laden der Akkus mittels 800-Volt-System schnell über die Bühne gehen. Zum Vergleich: Der Ende des Jahres startende Mercedes-Benz eActros 600 setz ebenfalls auf die 800-Volt-Technik, eine 621 kWh fassende Batterie und verspricht damit Reichweiten von bis zu 500 Kilometern. Der Windrose also wäre – schenkt man den Werksangaben Glauben – um seine steile Nasenspitze voraus.

Die Sache ist nur: Der Chinese müsste dann auch tatsächlich verfügbar sein – und das dürfte zumindest in unseren Breiten noch Zeit kosten. Windrose-Gründer und CEO Wen Han will die Produktion seiner Trucks für Europa nämlich an ein europäisches Unternehmen auslagern, wie er der Nachrichtenagentur Reuters verriet. Man befände sich in Gesprächen mit mehreren Ländern. Wen Han gibt sich zuversichtlich, noch im Frühjahr einen Deal bekannt geben zu können. Und mehr noch: Er will auch in den USA Fuß fassen und dort an die Börse gehen.

Praxistests mit Kunden Decathlon

In China werden die Windrose-Lkw laut Reuters ebenfalls nicht in Eigenregie gebaut, sondern von Anhui Jianghuai Automotive (JAC). Auf dem Heimatmarkt hat der EV-Truck nach Angaben von Wen Han bereits Praxistests mit dem Logistik-Riesen Rokin im Auftrag des französischen Sportartikelhändlers Decathlon bestanden. Im Internet findet sich ein Firmenvideo über eine laut Windrose 1.593 Kilometer lange Fahrt für Decathlon von Shenzhen nach Shanghai. Die Verbindung mit dem französischen Unternehmen soll aber nicht nur in China, sondern auch in Europa Bestand haben: Die ersten Windrose EV-Trucks sollen hier ebenfalls für Decathlon fahren – noch im Juni im Rahmen von Tests im Hafen von Dunkerque nahe Calais.

Ob das dann der Start ist einer chinesischen Erfolgsgeschichte wie im Pkw-Bereich? Da darf man (noch) skeptisch sein. Zwar soll der Windrose EV-Truck in China noch 2024 in Produktion gehen und unter anderem an Rokin ausgeliefert werden. Für einen Durchbruch in Europa müsste er aber kompakter bauen und als 4x2-Zugmaschine konfiguriert werden können, womit weniger Platz wäre für die Akkus. Außerdem genügt die Verarbeitungs- und Materialqualität europäischen Ansprüchen augenscheinlich noch nicht. Ein Service-Netzwerk gilt es außerdem aufzubauen. Es liegt also noch ein langer, teurer Weg vor Windrose. Länger und teurer als so manche Erprobungsfahrt durch das Outback von China.

Text: Julian Hoffmann |
Fotos: Windrose Technology



Im Cockpit sitzt der Fahrer mittig, links und rechts machen sich riesige Bildschirme breit – eine weitere Parallele zum Tesla-Truck.



Das Schlafabteil ist spartanisch gestaltet: ohne Bedienpanel und mit wenig einladender Liege mit vermeintlichem Kunstlederbezug.

Gefahren vermeiden

Francisco Gallardo, Senior Maintenance Manager bei Trucksters, über Sicherheit bei grenzüberschreitenden Verkehren



trans aktuell: Was sind die Schwierigkeiten bei einem grenzüberschreitenden Sicherheitskonzept? Die Sicherheitskonzepte und das Verständnis von Sicherheit sind ja von Land zu Land unterschiedlich.

Francisco Gallardo: Grenzüberschreitende Sicherheit stellt eine große Herausforderung für die Schadensverhütung und das Risikomanagement von Straftaten dar. Was die rechtliche und regulatorische Vielfalt betrifft, so hat jedes Land seinen eigenen Rechtsrahmen und seine eigenen Sicherheits- und Handelsvorschriften. Darüber hinaus gibt es einen Mangel an Harmonisierung zwischen den Kulturen, Gesetzen und Strategien der verschiedenen Länder. Die Koordination zwischen internationalen Agenturen und Organisationen spielt eine wichtige Rolle, da grenzüberschreitende Sicherheit eine enge Zusammenarbeit zwischen Regierungsbehörden, Strafverfolgungsbehörden, Zollbehörden und anderen Organisationen erfordert.

Wie ist die Situation im Hinblick auf die Cybersicherheit?

In Bezug auf Technologie und Cybersicherheit haben die zunehmende Digitalisierung und elektronische Transaktionen die Möglichkeiten für Cyberkriminalität und Betrug erweitert. Organisationen müssen proaktive Maßnahmen ergreifen, um die Cybersicherheit in einem grenzüberschreitenden Umfeld zu gewährleisten. Die Kriminellen von heute operieren ohne Grenzen und nutzen Gesetzeslücken und Unterschiede in der Strafverfolgung zwischen den Ländern aus. Die Bürokratie zwischen den Ländern führt zu einer Verlangsamung der Reaktionszeiten, was die Kriminellen für die Durchführung kleiner, aber äußerst schädlicher Aktionen zur Belästigung unserer Fahrerinnen und Fahrer ausnutzen können.

Wie können solche Aktionen verhindert werden?

Eine angemessene Beleuchtung der Rastplätze sowie der Be- und Entladebereiche, insbesondere nachts, schreckt Kriminelle ab, ebenso wie die Überwachung und Zugangskontrolle. Eine sichere Routen- und Tourenplanung, bei der alle Fahrzeugbewegungen proaktiv verfolgt werden, ist ebenfalls von entscheidender Bedeutung. Die Planung von Routen, die gefährdete Gebiete oder Gefahrenzonen umgehen, und die Versorgung der Fahrer mit aktuellen Informationen über Zwischenfälle oder Problemzonen auf ihrer Route sind ebenso wichtig wie Sicherheits- und Konfliktmanagementtraining, psychologische Unterstützung und körperliches Wohlbefinden. Sicherheit zeigt sich auch auf der Straße durch neue und gut gewartete Ausrüstung, die es unseren Fahrern und anderen Verkehrsteilnehmern ermöglicht, sicher unterwegs zu sein.

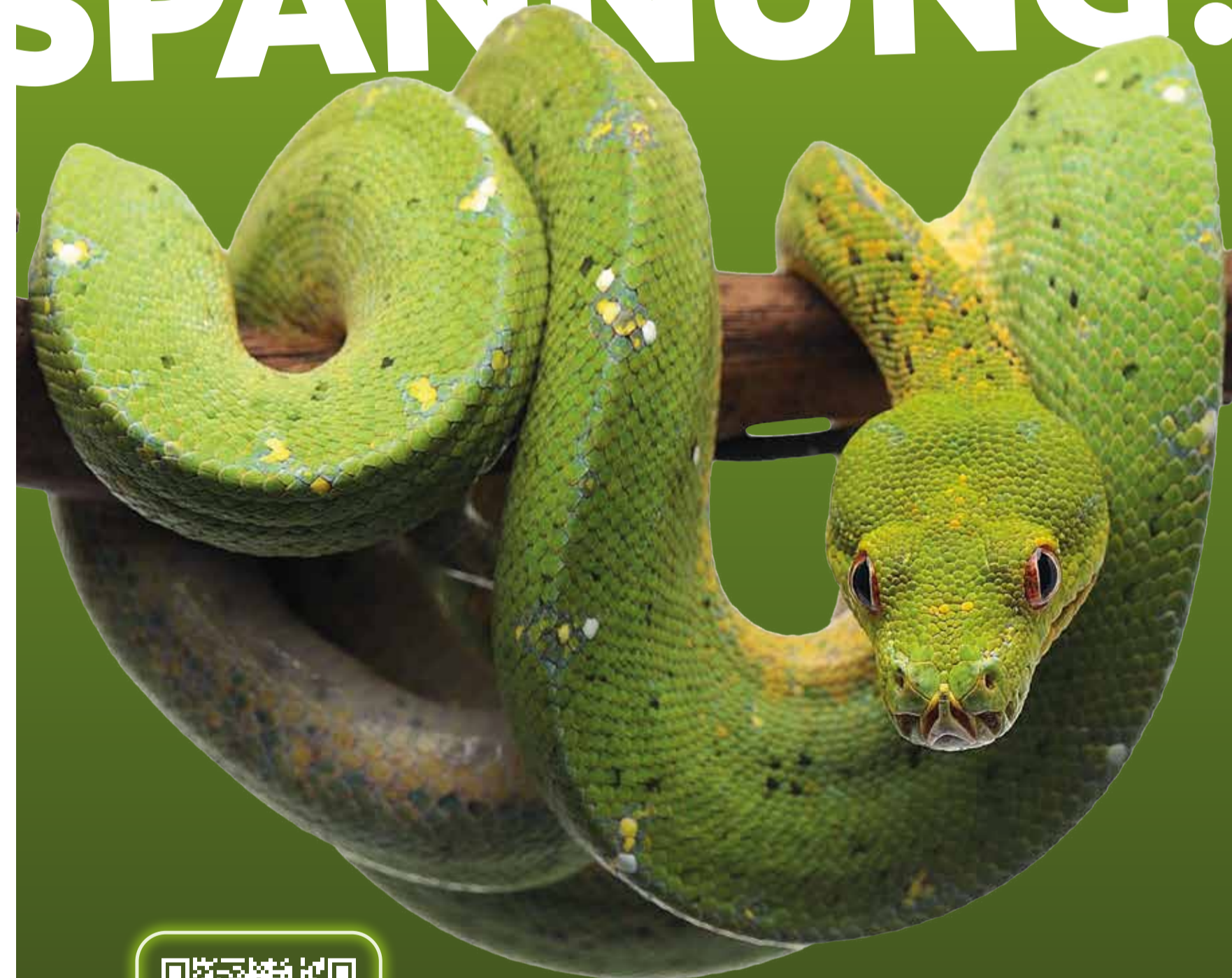


ZUR PERSON

- Francisco Gallardo ist seit März 2022 Maintenance Manager bei Trucksters.
- Davor war er Leiter des Supply Chain Managements und Flottenmanager bei Mobility ADO, einem führenden öffentlichen Verkehrsunternehmen in Mexiko. Dort leitete er verschiedene multidisziplinäre Teams.

Anzeige

ZU WENIG SPANNUNG?



Welche Maßnahmen setzt Trucksters um?

Wir bieten den Fahrern bereits eine 24/7-Unterstützung durch unser Betriebsteam, das in Echtzeit mit den Fahrern kommuniziert. Darüber hinaus haben wir mehrere Planungsebenen entwickelt, die es uns ermöglichen zu entscheiden, an welchen strategischen Punkten Auflieger zwischen Fahrern ausgetauscht werden. Wir arbeiten mit mehreren Parkstationen zusammen, die für ihren Service in Punkto Überwachung, Sicherheit und Ausstattung prämiert worden sind. Die Ladung in unseren Lastwagen ist gesichert und kann erst am endgültigen Bestimmungsort geöffnet werden. Wir nutzen eigene und externe Technologien, um die besten und sichersten Standorte für unsere Fahrer auszuwählen.

Wie sieht Ihr Arbeitsalltag bei Trucksters aus?

Bei Trucksters ist Sicherheit eine grundlegende Verpflichtung gegenüber unseren Kunden, Partnern und Mitarbeitern. Zu diesem Zweck arbeiten wir mit einem Risikomanagementsystem, das potenzielle Gefahren in allen unseren Betrieben identifiziert und bewertet, sowie mit Sicherheitsmaßnahmen nach dem neuesten Stand der Technik. Auf der Grundlage von Risikoanalysen entwickeln und implementieren wir spezifische Verfahren, um Risiken zu minimieren und ein sicheres und effizientes Arbeitsumfeld zu gewährleisten. Es ist wichtig, mögliches Gefährliches immer einen Schritt voraus zu sein. Wir sind uns der Risiken in unserer Branche bewusst und ergreifen Maßnahmen, um Unfälle und Schäden zu vermeiden.

Darüber hinaus führen wir in allen Unternehmensbereichen regelmäßige Überprüfungen und Audits durch, um die Einhaltung der Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Sicherheit ist für Trucksters nicht nur ein Wert, sondern ein wesentlicher Teil unserer unternehmerischen Verantwortung. Deshalb arbeiten wir ständig daran, unsere Prozesse zu verbessern und eine sichere Umgebung für alle zu schaffen.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Trucksters

DAS UNTERNEHMEN

- Trucksters wurde 2018 von Luis Bardají, Gabor Balogh und Ramón Castro gegründet.
- Sitz in Madrid, weitere Standorte in Warschau und Bielefeld
- Unternehmensziel: Den weltweiten Straßengüterverkehr effizienter und menschenwürdiger gestalten.
- Der Trucksters-Service verkürzt die Transitzeit nach eigenen Angaben auf der Straße im Fernverkehr um bis zu 50 Prozent, indem er es den Lkw ermöglicht, durch Relais kontinuierlich unterwegs zu sein.
- Ende 2023 hat Trucksters zwei E-Lkw von Volvo Trucks erworben, die bereits Fracht für mehr als 40 Kunden transportieren. Volvo zählt zudem zu den Investoren des spanischen Start-ups.

**Kühltransporte:
Trucksters übernimmt
Nova Gandía Logística**

STARTSEITE

Lange Kundenliste für den E-Trailer

Abdullah Jaber, CEO von Trailer Dynamics, über die Homologation, die Zusammenarbeit mit Industriepartnern und die IAA Transportation



Mit einem breiten Grinsen begrüßt uns Trailer Dynamics CEO Abdullah Jaber zum Interview per Videotelefonat. Wir erwischen ihn am Steuer eines Volvo FH Electric, selbstverständlich mit E-Trailer im Schlepp. Eine kleine Testfahrt, eigentlich. Oder ein Siegeszug: Elektrifizierte Trailer könnten jetzt tatsächlich Realität werden im Transportalltag auf europäischen Autobahnen.

Erst im April hat sich die EU auf neue CO₂-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge geeinigt, das erste Mal inklusive Trailer, obwohl diese (mit Ausnahme von Fahrzeugen mit Kühlmotoren) bekanntermaßen keinen eigenen Auspuff haben. Trotzdem sollen sie ihren Beitrag dazu leisten, die Treibhausgas-Emissionen im Transportsektor zu reduzieren.

Neue Flottengrenzwerte ab 2030

Über das Simulationstool Vecto werden CO₂-Werte für die gezogenen Einheiten berechnet, die es ab 2030 im Falle von Anhängern um 7,5 Prozent und im Falle von Aufliegern um 10 Prozent zu reduzieren gilt. Fahrzeuge mit elektrifizierten Achsen werden hier positiv einzahlen. „Sonst sind einige Details aber noch wenig verbindlich“, sagt Jaber. Wie genau Trailer bewertet werden mit Rekuperations-Achsen, die mit ihrem Technik-Paket beispielsweise Strom für ein Kühlaggregat generieren, aber aus eigener Kraft keine Fahrwiderstände überwinden, sei noch unklar.

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird kein Trailer-Hersteller grundsätzlich an der E-Trailer-Technik vorbeikommen, wenn er nicht seine CO₂-Grenzwerte reißen und damit hohe Strafzahlungen riskieren will. „E-Trailer können zusätzlich als Kompensation für CO₂-Grenzwertüberschreitungen fungieren, weil sie als Zero-Emission-Vehikel klassifiziert werden“, erklärt Jaber. „Das erzeugt ein gewisses Interesse. Auch bei Lkw-Herstellern. Da kann der E-Trailer über eine Transfer-Regulatorik beispielsweise den CO₂-Wert von Diesel-Lkw kompensieren.“

Allerdings muss Trailer Dynamics für die Realisierung dieser Transferoption erst selbst E-Trailer verkaufen. Bis dato ein Ding der Unmöglichkeit, weil die Fahrzeuge nur mit einer Sonderzulassung auf die Straße zu bekommen waren. „Jetzt aber können wir unsere Trailer endlich auch homologieren“, freut sich der CEO. An der Nachfrage soll es nicht scheitern. „Trailer Dynamics ist mit vielen Reservierungen gesegnet“, sagt Jaber. DB Schenker habe nach einem erfolgreichen Testlauf gleich 2.000 Einheiten reserviert, Mars Logistics hat sich mittels einer Absichtserklärung 500 Einheiten reserviert. DSV und andere große Player finden sich ebenfalls auf der Kundenliste. Insgesamt beläuft sich das Volumen laut Jaber auf rund 6.500 reservierte Einheiten.

Geschäftsmodell ohne Fördergelder

Und sicher mit ein Grund dafür, warum der CEO fehlende Fördergelder nicht groß beklagt. „Das Geschäftsmodell von Trailer Dynamics muss ohne Fördergelder funktionieren. Die E-Mobilität muss mindestens Kostenparität erreichen, wenn nicht günstiger sein als der Diesel“, sagt Jaber. Mit Trailer Dynamics sei er da sehr zuversichtlich. Das funktioniere schon heute in Skandinavien, in der Schweiz, in Österreich und Deutschland.

„Nur für die Kunden wünschen wir uns finanzielle Anreize, gerade beim Ausbau der Ladeinfrastruktur“, erklärt Jaber. Dieser Wunsch wiederum hat auch mit der Auslegung der Trailer Dynamics Auflieger zu tun, die als echte eigenständige E-Fahrzeuge zu sehen sind, deren Akku unabhängig von ihrer Zugmaschine aufgeladen werden müssen.

„Die Trailer Dynamics E-Trailer sind im Grunde wie E-Bikes aufgebaut“, erklärt Jaber. „Wir schieben oder drücken die Zugmaschine nicht aktiv. Es besteht also auch nicht die Gefahr, dass wir mit dem Auflieger die Zugmaschine überholen. Der E-Trailer soll alleine die eigenen Fahrwiderstände aus eigener Kraft überwinden.“ Sensoren checken dafür die am Königszapfen anliegenden Kräfte und schalten die E-Achse nur zu, wenn der Lkw nach vorn zieht. Die Zugmaschine soll so leicht fahren als wäre sie solo unterwegs.

Eine Herausforderung, ist der Trailer voll ausgeladen laut Jaber doch für den Hauptteil der Fahrwiderstände verantwortlich. „Daher haben wir auch etwas mehr Leistung als gängige Lkw und im Vergleich zu aktuellen Fernverkehrs-E-Lkw eine etwas größere Batterie“, sagt der CEO. „Mein Volvo FH Electric, in dem ich sitze, hat 490 kW oder 666 PS. Mein E-Trailer hat in der Spitze 580 kW oder 789 PS. In Kombination sind das 1.455 PS. Bergauf geht's damit wie bergunter. Eine Topografie gibt's für den Fahrer quasi nicht mehr.“

Akkus auf neuestem Stand

Im Batterie-Kapitel vertraut Jaber auf die robuste LFP-Zellchemie, mit der ein Großteil der montierten Kapazität auch tatsächlich genutzt werden kann. „Das ist die gleiche CATL-Module wie in den E-Lkw von zwei europäischen Lkw-Herstellern“, sagt Jaber.

Trailer Dynamics bietet seinen Kunden Pakete mit 184, 367 und 551 kWh an. Die Ladeleistung liegt heute bei respektabelen 400 kW DC, auf Kundenwunsch gibt es zusätzlich eine AC-Lademöglichkeit über OBC (On-Board-Charger). Die Systemspannung liegt bei 800 Volt. Und trotz der Kosten: Die Kunden tendieren laut Jaber zum größten Akku. „Sie wollen den E-Trailer im Fernverkehr einsetzen und nicht teuer und aufwendig zwischenladen. Die Idee ist stattdessen, in den Depots an eigenen Ladesäulen Strom zu ziehen. Im Falle von Kombinationen mit E-Lkw zur gleichen Zeit wie die Zugmaschine. Das Ziel ist da, dass man am Ende der Fahrt mit gleichen Batterieständen in Truck und Trailer ankommt“, erklärt der CEO.

Genau deswegen verzichte Trailer Dynamics aktuell auch auf eine technisch mögliche Rekuperationsfunktion. „Eine E-Zugmaschine müsste in der Regel ja Vorzug haben. Wenn die Batterie in der Sattelzugmaschine vorzeitig leer ist, ist die Fahrt schließlich zu Ende, auch wenn der Akku im Auflieger noch Saft hat. Das ist auch ein Grund, warum Lkw-Hersteller einen Trailer mit Rekuperationsachse aus meiner Sicht nicht so gern sehen. Er kostet im Zweifel Reichweite“, sagt Jaber.

Ist der E-Trailer besonders gefragt in Kombination mit E-Lkw oder unabhängig vom Antrieb der Zugmaschine? „Die Nachfrage ist unabhängig vom Truck da“, sagt Jaber. „Im Fokus steht einfach die Reduktion der Emissionen. Im Automotive-Bereich mit Lowliner-Lkw ist das Angebot an E-Lkw noch klein, die Nachfrage bei uns aber groß. Verbrauch und CO₂-Emissionen des Gesamtzugs können da im Schnitt fast halbiert werden. Im Post-Segment geht es dagegen mehr in Richtung vollelektrischer Kombinationen, wo auch das Argument der gut und gern verdoppelten Reichweite mit E-Trailer und E-Truck zieht.“

Ganz neu ist mit Götz aus Zweibrücken auch ein Interessent mit LNG-Lkw dazugekommen. Die Motivation hier, neben der Reduktion der CO₂-Emissionen: die Zusatzpower. Auf der topographischen anspruchsvollen, 220 Kilometer langen Götz-Teststrecke konnte neben einer signifikanten Verbrauchsreduktion mit dem Trailer Dynamics E-Trailer mal eben eine Zeitersparnis von 30 Minuten rausgefahren werden. Anstiege, die sonst mit 20 bis 25 km/h erklommen wurden, waren laut der Angaben des Unternehmens ohne Geschwindigkeitseinbußen zu fahren.

Partnerschaften aus der Industrie

Aber nicht nur in der Akquise von Kunden ist Trailer Dynamics umtriebiger. Auch Partnerschaften mit etablierten Playern aus der Industrie werden weiter vorangetrieben. Krone ist das größte Investor zu nennen. Die Trailer Dynamics Auflieger bauen auf den Krone-Modellen auf, der Service und die Ersatzteil-Verfügbarkeit wird über Krone gemanagt. Seit Mai ist auch Trane Technologies mit seiner Marke Thermo King als strategischer Minderheits-Investor mit dabei. Trane Technologies könne zudem als Türöffner für den US-Markt fungieren. Für Jaber ist das ein weiterer Meilenstein auf dem Weg, Trailer Dynamics als Anbieter eines ganzen Ökosystems rund um das Produkt E-Trailer zu etablieren.

Spannend: Auch mit Accelera-Meritor, der Zero-Emission-Marke des Cummins-Konzerns, besteht eine Kooperation. Mit der in der Spitze 250 kW/340 PS starken Accelera 14xe-Trailerachse soll das E-Trailer-Angebot von Trailer Dynamics nach unten abgerundet werden.

Neuigkeiten zur IAA

Zur IAA Transportation will Trailer Dynamics dann laut Jaber noch weitere Neuigkeiten aufahren, sowie auch konkrete Preise zu den E-Trailern kommunizieren. Interessenten dürften sich in Hannover auch ein Bild davon machen können, wie die Fahrzeuge in der Praxis per App over-the-air auf Fahrdaten gefüttert werden können, mit denen sie dann ihre Fahrstrategie berechnen. „Langfristig wollen wir die Daten zur Fahrstrategie und dem Batterie-Ladestand für die Kunden in bestehende Telematiklösungen integrieren und beispielsweise im Display der Zugmaschine auch dem Fahrer ausspielen“, sagt Jaber. Als erster Schritt sei eine Schnittstelle mit Krone-Telematics und den Thermo-King-Angeboten angedacht. Nur logisch. Jaber will seine E-Trailer-Story schließlich weiter voranbringen.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Trailer Dynamics



„E-Trailer können zusätzlich als Kompensation für CO₂-Grenzwertüberschreitungen fungieren“

ABDULLAH JABER, CEO
TRAILER DYNAMICS

Anzeige

www.tislog.de

Alles im Blick!

TISLOG®

Fuhrparkmanagement

6.500
Fahrzeuge

SIND NACH
UNTERNEHMENS-
ANGABEN BEREITS
DURCH KUNDEN
RESERVIERT



Mit der Kühlmotoren-Größe Thermo King hat Trailer Dynamics einen weiteren wichtigen Investor an Bord – auch für die USA.

Elektro-Trailer im Test mit E-Lkw

STARTSEITE

Fokus auf mehr Effizienz

Schmitz Cargobull setzt bei Trailer-Neuheiten auf niedrige TCO für den Kunden – IT-Tool für Predictive Maintenance



Trailerhersteller Schmitz Cargobull präsentiert auf der IAA Transportation seine Trailerlösungen unter dem Motto „Delivering Performance“. Welche Leistungen Kunden erwarten können, zeigte der Anbieter auf einer Vor-Presskonferenz am Produktionsstandort der Kofferfahrzeuge in Vreden.

Der Standort wurde 1969 in Betrieb genommen, heute arbeiten dort rund 2.000 Mitarbeiter und produzieren bis zu 21.000 Fahrzeugeinheiten im Jahr – Kofferfahrzeuge für den temperaturgeführten Transport und für Trockenfracht. Eine gerade im Bau befindliche Montagehalle für eine automatisierte Fertigungsstraße ist Basis für ein Landesprojekt für die datengetriebene Zukunftsfabrik – Schmitz Cargobull in Vreden ist damit neben dem Landmaschinenhersteller Claas in Hasewinkel ein Leuchtturm-Projekt für künftige smarte Fabriken in Nordrhein-Westfalen.

Aktuelle Aufgaben von Schmitz Cargobull sind aber zunächst die Bewältigung der derzeitigen wirtschaftlichen und politischen Herausforderungen. CEO Andreas Schmitz nannte die Marktvolatilität sowie einen extremen Kostenanstieg in der Produktion, getrieben durch die Inflation. Hinzu komme noch die Über-Bürokratie der Politik mit immer neuen Einschränkungen, etwa in Form der EU-Flottengrenzwerte auch für Trailer oder die ELV-Richtlinie (End of-Life-Vehicle). „Trailer produzieren kein CO₂ – und wäre es möglich, dass der Trailer den Dieselverbrauch des ziehenden Fahrzeugs um zehn Prozent reduziert, hätten wir das schon längst gemacht“, so Schmitz. Die Ausstattung jedes Trailers mit einem Aerodynamic-Paket, selbst wenn er nur im Nahverkehr zwischen zwei Produktionsstandorten unterwegs sei, verursache deutliche Mehrkosten.



Läuteten die IAA-Vor-Presskonferenz ein: Das Schmitz Cargobull-Management Boris Billich (CSO, von links), CEO Andreas Schmitz und CTO Marnix Lannoije.

Digitale Lösungen für mehr Effizienz

Dennoch sei erste Prämisse des Familienunternehmens in vierter Generation, ein zuverlässiger Partner für die Kunden zu sein, die ihrerseits vor ähnlichen Herausforderungen stünden. Der Fokus liege daher auf der Steigerung der Effizienz und der Reduzierung der Betriebskosten (TCO), so dass Kunden die Kostensteigerungen kontern können. Dazu gehören auch digitale Lösungen wie Predictive Maintenance, ein Tool zur vorausschauenden Wartung der Kältemaschinen, oder die Plattform Data Management Center (DMC), auf der bis 2030 eine Million Einheiten und 500.000 Unternehmen verbunden sein sollen.



Montage der Seitenwände: Am Standort Vreden produzieren rund 2.000 Mitarbeiter Sattelkühlkoffer für den temperaturgeführten Transport und Trockenfracht.

Facelift für das Sattelcontainerfahrgestell S.CF Allround 20-45: Mehr Sicherheit durch seitlichen Anfahrerschutz, Unterfahrerschutz und einfachere Handhabung des Heckausschubs.

Auch die Weiterentwicklung der SCB-Trailer-Telematik als „Herz und Hirn“ der Digitalösungen ist geplant. Neu unter den Serviceleistungen ist Cargobull PartnerConnect, eine Kommunikationsplattform für die Servicepartner des Trailerherstellers. Nicht zu vergessen ist aber vor allem die Hardware – die Fahrzeuge, mit denen die Kunden ihre Transportaufträge sicher, wirtschaftlich und zuverlässig erledigen.

Anzeige

LEICHT IST DAS NEUE GROSS.

KÖGEL LIGHT PLUS

- ✓ höchste Nutzlast
- ✓ nachweisliche Kraftstoffersparnis
- ✓ erprobte Stabilität

1934 – 2024
KÖGEL
 PASSION · EXPERIENCE · COURAGE
BECAUSE WE CARE

www.koegel.com

Facebook, Instagram, LinkedIn, and Dribbble icons are also present.

Neu ist etwa das Angebot des aerodynamisch modifizierten Eco-FIX-Aufbaus in Verbindung mit dem leichten Trockenfrachtkoffer S.BO PACE. Damit ergeben sich Vorteile für Kunden aus der Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP) weitere wirtschaftliche Vorteile, die die aerodynamische Form des Aufbaus den Luftwiderstand reduziert, was zusätzliche Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und eine Reduzierung der CO₂-Emissionen bedeutet. In Vreden ausgestellt war auch ein Coil-Leichtbaufahrzeug aus dem Hause Berger. SCB ist an dem Leichtbauspezialisten beteiligt. In einem ersten Schritt sind die Berger Ecotrail-Fahrzeuge daher mit dem kompletten Service-Paket von SCB erhältlich.

Neuheiten für die Messe IAA

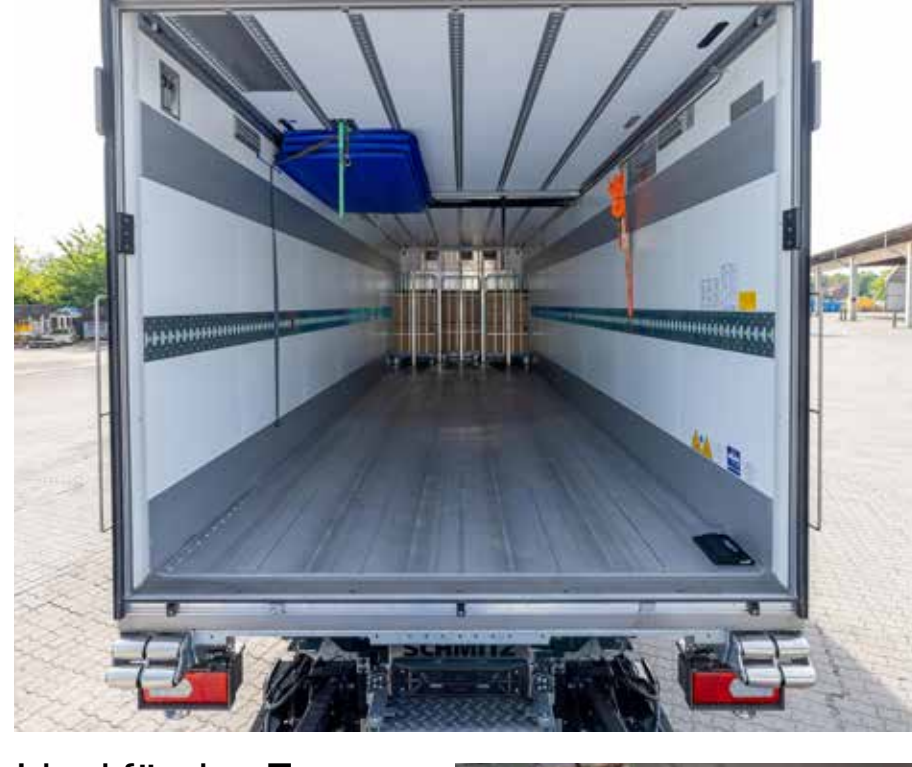
Auf die Messe nach Hannover bringt der Hersteller, den in Europa nach eigenen Angaben zuletzt einen Marktanteil von 26 Prozent hatte, auch einige neue Ausstattungsvarianten für den Tiefkühlsattelkoffer S.KO COOL und den S.KOe mit dem rein elektrisch betriebenen Kühlgerät S.CU.e.

Darunter sind ein neuer Leiselaufboden und, als neue Ausstattungsvariante, ein sich zu bedienendes Rolltor in Kombination mit dem Kühlgerät S.CU für Multitemperatur-Transporte für schnelleres Be- und Entladen durch den Fahrer.

Optional für den S.KO gibt es jetzt auch den aerodynamischen Staukasten EcoPack, der den Luftwiderstand reduziert, gleichzeitig aber Stauraum für Paletten oder Ersatzreifen bietet. Ebenfalls optional ist der Immobiliser, eine Wegfahrsperrung für mehr Sicherheit.

Solarpanel auf dem Trailerdach

Neu ist zudem ein Solarpanel, das die Starterbatterie durch zusätzliches Strom für Zusatzfunktionen unterstützt. Angebracht wird das Panel auf dem Trailerdach. Praktisch ist zudem ein neues Schutzgitter der Zirkulationswand. Es verhindert, dass Blätter oder Verpackung vom Kühlgerät angesaugt werden und sorgt so für ein längeres Funktionieren des Kühlgerätes.



Ideal für den Transport in der Stadt mit vielen Enkladestellen: Der S.KO CITY mit Heckrammschutz und Edelstahl-Rollenpuffer. Praktisch und sicher: Fahrertritt für schnelles Auf- und Absteigen (rechts).



ÜBERSICHT NEUHEITEN FÜR DIE IAA TRANSPORTATION

Fahrzeuge:

- weitere Ausstattungsvarianten für die Sattelkoffer S.KO COOL und S.KOe COOL
- einachsiger Sattelkühlkoffer S.KO CITY für den städtischen Verteilerverkehr
- Trockenfracht Sattelkoffer S.BO Pace kombiniert mit dem aerodynamischen Eco-FIX-Aufbau
- Sattelcontainerfahrgestelle S.CF mit Facelift und autarkem Generatorset ab Werk
- Aerodynamik-Sattelcurtainsider S.CS X-Tough mit robustem Chassis und aerodynamischem EcoFIX-Aufbau
- Leichtbaufahrzeuge BERGERecotrail jetzt mit dem kompletten Service-Angebot von Schmitz Cargobull

Services:

- Predictive Maintenance für die Wartung der Transportkältemaschinen
- Cargobull PartnerConnect Kommunikationsplattform für Schmitz Cargobull Service Partner
- Start-up FLEETLOOP: Joint-Venture zwischen Nutzfahrzeugvermieter Greiwing und Schmitz Cargobull für die digitale Miete von Nutzfahrzeugen

Zudem bietet der Hersteller jetzt mit dem einachsigen Sattelkühlkoffer S.KO CITY eine Lösung etwa für den Verteilerverkehr für Lebensmittel an. Die mechanische Zwangslenkung sorgt für die nötige Wendigkeit im räumlich begrenzten Verkehrsraum der Innenstädte. Für die richtige Temperatur sorgt das Kühlaggregat S.CU d80. Als Neuigkeit für die IAA Transportation stellt der Hersteller auch eine Transportkältemaschine in Aussicht, die in einem weiteren Standort in Vreden-Gaxel, hergestellt wird. Details will SCB erst später bekannt geben – Interessenten müssen sich als noch ein paar Wochen gedulden.

Text: Ilona Jüngst |
 Fotos: Schmitz Cargobull, Jüngst

Schmitz Cargobull Kipperneuheiten

STARTSEITE

LEASING/LKW-VERMIETUNG

SIE FAHREN, WIR KÜMMERN UNS UM ALLES ANDERE.

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.
Drive the Future.

autorisierter Werkstattpartner von:

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

Telefon: 02428 - 803710
verkauf@mevissen.de
www.mevissen.de

WERKSTATT

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

www.stark-waschanlagen.de

www.transaktuell.de

www.lkw-aluraeder.de

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

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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

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

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

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

MADE IN GERMANY BY
HS
INNOVATION & QUALITÄT

we are family...

HS-BOX® FAMILY

TRANSPORTPRITSCHENBOXEN

Alle Angaben ohne Gewähr.
Irtümer, Änderungen und Druck-
fehler vorbehalten. Ein Angebot
der HS-Schoch GmbH, ein Unter-
nehmen der HS-Schoch Gruppe.

#hsschoch
hs-schoch.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

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

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

Bewirb Dich hier!

LKW / Bus Weiterbildung **Fs**

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

günstige Unterkunft - inhouse bundesweit

www.Fahrschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

SOS-KINDERDORF
STIFTUNG

WERDEN SIE CHANCENSTIFTER!

Ihre Immobilie kann Kindern nachhaltig helfen.
www.sos-kinderdorf-stiftung.de

GESCHÄFTLICHE
EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer
in Ihrer
Nähe
finden

Scan mich!

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

Im alten Testament steht:
Liebe Deinen Nächsten!

In meinem auch. Mit einer Testamentspende unterstützen Sie unser Engagement gegen Einsamkeit im Alter und schenken allen einsamen Menschen wieder Zuversicht und Lebensfreude.

Bank für Sozialwirtschaft
IBAN DE72 1002 0500 0003 1436 01
Freunde alter Menschen e.V.
Anna Beberstein, Tel. 0350 / 21 75 57 90
E-Mail: abieberstein@famev.de
www.famev.de

Freunde alter Menschen e.V.
les petits frères des Pauvres

Zukunftsbranche Transportlogistik

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

EUROPA TRUCK-TRIAL

www.europatrucktrial.org

**20.-21.7.2024
MSV Weyer**

Sa + So von 9:00 - 18:00 Uhr

www.europatrucktrial.org/ticketinfo

WALTER LEASING

Tautliner zu verkaufen

Neue Planet! Farbe nach Wahl.

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

Preis ab
€ 4.900,-

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

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER trans aktuell

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

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

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

VERSCHIEDENES

2024 NEUES

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

STARK
WASCHANLAGEN

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

NEUE
HOTLINE

**00800
03627867**

KOSTENLOSES HILFETELEFON

www.docstop.eu

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

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

Truck-Trailer-Bus

Mobiler Service 0172-4017968
www.unfallvermessung.de

HUNGER
ÜBERWINDEN?
#SIEKANN
MIT IHRER HILFE.

WERDEN SIE PATE!
www.plan.de

STARTSEITE

Impressum

trans aktuell digital

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport, Logistik und Management

Herausgeber: Matthias Rathmann

Chefredaktion trans aktuell:

Ilona Jüngst

Redaktion:

Ralf Lanzinger,
Carsten Nallinger,
Franziska Nieß

Weitere Mitarbeiter:

Markus Bauer, Julian Hoffmann

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

ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

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