



## Titelthema

### Auf dem Weg zu weniger Bürokratie auf der Straße

Der Abschlussbericht der Kommission Straßengüterverkehr liegt vor. Wie Verkehrsminister Volker Wissing und die Verbände Erleichterungen für Spediteure erreichen möchten.

#### Kommentar

##### Positive Zeichen

Der Einsatz alternativer Antriebe läuft schleppend. Aktuelle Studien zeigen aber, dass die Lage besser ist, als gedacht.

#### Hintergrund

##### Länder wollen weniger Bürokratie

Der VSL Baden-Württemberg hat an der Entlastungsallianz Baden-Württemberg mitgearbeitet – das sind die Ergebnisse.



#### Politik und Wirtschaft

##### H2 Mobility vergrößert Wasserstoff-Netz

Der Berliner Wasserstoff-Tankstellenbetreiber H2 Mobility baut H2-Tankstellen für Pkw und Lkw oder rüstet bereits bestehende auf. Zunehmend stehen Lkw und Busse im Fokus.

##### Milence plant 1.700 Ladepunkte für schwere E-Lkw

Das Joint Venture von Daimler Truck, Traton und Volvo hat im Dezember 2023 seinen ersten Ladepark für E-Lkw eröffnet. Bis 2027 soll es in Europa 300 bis 400 Ladeparks geben.

#### Spedition und Logistik

##### Studie belegt zufriedene Fahrer

Ergebnisse der Studie Leit-Fahr<sup>3</sup> zeigen: Lkw-Fahrer sind weniger unglücklich und wechselwillig als bisher angenommen.

#### Schwerpunkt Pharmalogistik

##### Netz für zwei Temperaturbereiche

GDP Network Solutions hat den Betrieb eingestellt, Eurotranspharma Deutschland übernimmt. Was sich dadurch ändert.

#### Sicher auf Achse

##### Grünes Engagement am Nürburgring

Beim Truck-Grand-Prix 2024 stand auch das Thema Nachhaltigkeit im Fokus. Wie die Goodyear FIA ETRC hilft, den Motorsport nachhaltiger zu machen und die Bilanz des ADAC Truck Symposiums zur klimafreundlichen Logistik zwischen Markt und Technik.



#### Fahrzeug und Technik

##### Elektro-Lkw für den Fernverkehr im Praxistest

Eine klassische Tagestour im eActros 600, um zu testen, wie sich der E-Lkw als Sattelzug im Alltag macht. Stellt der E-Antrieb ein Hindernis dar oder nicht?

##### Feldversuch mit Wasserstoff-Lkw gestartet

Fünf Unternehmen, darunter der Onlineversandhändler Amazon und der Logistikdienstleister Wiedmann & Winz, testen ein Jahr lang den Mercedes-Benz GenH2 Truck.

trans aktuell  
**VORTEILSWELT**  
Exklusiv für unsere Leser

#### Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

**trans aktuell** MARKT

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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

Fotos: H2 Mobility, ADAC Mittelrhein, Julian Hoffmann, Pixelot - stock.adobe.com, LimeSky - stock.adobe.com; Montage: Marcus Zimmer

# Auf dem Weg zu weniger Bürokratie auf der Straße

Abschlussbericht der Kommission Straßengüterverkehr liegt vor – Wie Verkehrsminister Volker Wissing und Verbände Erleichterungen für Spediteure erreichen möchten



Jährlich erlassen der Bundestag und weitere Verfassungsorgane zahlreiche Rechtsnormen – nun möchte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) gegensteuern und entbürokratisieren. Dies geschieht auch auf Druck der Bauern und Logistiker, die Anfang des Jahres heftig protestierten. Als Reaktion darauf rief Wissing noch im Januar 2024 die Kommission Straßengüterverkehr ein. Diese soll Vorschläge zur Entbürokratisierung erarbeiten. In der Kommission sind elf Logistik- und Branchenverbände vertreten. Die Hauptaufgabe dieses Gremiums ist es, die Entbürokratisierung voranzutreiben. Das heißt auch, Vorschläge zu erarbeiten, die den Güterverkehrssektor kurz-, mittel- und langfristig entlasten. Ende Juli nahm Wissing nun den Abschlussbericht der Kommission entgegen.

Die Entbürokratisierungsmaßnahmen umfassen zehn für die Logistikwirtschaft zentrale Bereiche. An erster Stelle stehen Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse (siehe Kasten). Um dem Fahrermangel abzuwehren, hat sich das Bundesverkehrsministerium (BMDV) mehrfach an die Europäische Kommission gewandt, um bürokratische Hürden abzubauen. Auf EU-Ebene werden nun Lösungen diskutiert und geprüft.

## Fahrer aus Drittstaaten

Dazu gehört auch eine Analyse der Vergleichbarkeit der Berufskraftfahrerqualifikationen ausgewählter Drittstaaten, die Ende 2024 vorliegen soll. Überdies hat das EU-Parlament im Februar 2024 einen Änderungsvorschlag zur Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten beschlossen. Das BMDV wird sich eigenen Angaben zufolge mit den Verbänden dafür einsetzen, dass der nun begonnene Prozess zu zeitnahen Ergebnissen führt. Sollte sich der Prozess verzögern, werden die Verbände ein Konzept für ein Pilotprojekt zum Erwerb einer gleichwertigen Berufskraftfahrerqualifikation in einem Drittstaat vorlegen.

In der Tat bleibt das Thema Fahrermangel eines der drängendsten Themen der Branche. So erklärt beispielsweise Thomas Oppel, Geschäftsführer der mittelständischen Spedition Oppel aus Ansbach, gegenüber trans aktuell: „Die bürokratischen Hürden für die Beschäftigung ukrainischer Fahrer sind sehr hoch. Hier müssen die Regeln vereinfacht werden.“

Hans Pabst, geschäftsführender Gesellschafter von Pabst Transport aus dem unterfränkischen Gochsheim, sieht dies genauso. „Die Rekrutierung von Kraftfahrern ist in Deutschland zu einem echten Problem geworden. Unser Bedarf an Fahrern kann längst nicht mehr aus dem eigenen Land gedeckt werden“, erklärt der Spediteur gegenüber trans aktuell. Im Nicht-EU-Ausland gebe es zahlreiche Interessenten, die gerne in Deutschland als Kraftfahrer arbeiten würden und den Bedarf decken könnten. „Aber die Zugangsbeschränkungen sind so hoch, dass die Bewerber und wir als Unternehmen immense Zeit, hohe Kosten und Manpower investieren müssen, um den bürokratischen Aufwand zu bewältigen“, betont der Spediteur.

## Bürokratische Hürden überdenken

Zudem werde das Fahrerlaubnisrecht in Deutschland strenger ausgelegt als in anderen EU-Ländern, führt Pabst aus. Es sei an der Zeit, die bürokratischen Hürden zu überdenken und zu senken, um die Rekrutierung von Kraftfahrern zu erleichtern und den Bedarf effizient zu decken. „Nur so kann die Transportbranche in Deutschland zukunftssicher aufgestellt werden.“

Doch auch in anderen Bereichen kommt immer wieder Kritik in der Branche auf. Beispielsweise daran, dass bei Erteilung oder Verlängerung der Lkw-Fahrerlaubnis nur Augenärzte das Sehvermögen prüfen können. Das BMDV prüft nun unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Länder, ob auch Augenoptiker das Sehvermögen prüfen können und welche Änderungen in Anlage 6 Nr. 2.1 FeV demzufolge möglich sind.

Die in der Kommission Straßengüterverkehr vertretenen Verbände wünschen sich zudem flexiblere Vorgaben für die im EU-Recht verankerte Weiterbildungspflicht für Berufskraftfahrer in Rente, die oft als erfahrene Aushilfskräfte eingesetzt werden. Die aktuellen Vorgaben erschwerten aus Sicht der Unternehmen eine kurzfristige und flexible Abfederung von Auftragsspitzen. Das BMDV hat nun ein Rechtssetzungsverfahren auf den Weg gebracht, das die Möglichkeit des digitalen Unterrichts in synchroner und asynchroner Form für die Weiterbildung eröffnet, um damit mehr Flexibilität zu schaffen.

## Lückenhafte Ladeinfrastruktur

Mit Blick auf die noch immer lückenhafte Ladeinfrastruktur arbeitet das BMDV gemeinsam mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur und der Autobahn GmbH an der Errichtung eines flächendeckenden Schnellladenetzes auf der Fernstrecke. Inzwischen sind die Bedarfsplanungen und die Standortauswahl abgeschlossen.

Zudem hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Juni 2024 einen Leitfaden zur Beschleunigung kommunaler Genehmigungsverfahren veröffentlicht. Dieser enthält Handlungshilfen, Checklisten und Best-Practice-Beispiele, die veranschaulichen, wie Kommunen Genehmigungsverfahren effizienter gestalten können. Zudem wird die Genehmigung an Ladeinstallationsorten für den Straßengüterverkehr relevanten Bundesstraßen und Autobahnen erleichtert.

Darüber hinaus prüft das BMDV, wie der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe steuerlich gefördert werden könnte. Auch die Ampel-Regierung setzt sich ebenso dafür ein, dass die europarechtlichen Voraussetzungen für eine Förderung zeitnah geschaffen werden.

Auch bei Schwertransporten besteht Handlungsbedarf. Die Antrags- und Genehmigungsprozesse für diese Transporte sind derzeit komplex, kostenintensiv und langwierig. Bund und Länder erarbeiten gemeinsam in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe bis zum Herbst 2024 Vorschläge zur Vereinfachung und Beschleunigung sowie zur weiteren Automatisierung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens.

## Neues Verkehrszeichen „Ladezone“

Was die Innenstädte betrifft, stellen Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe eine große Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Ein neues Verkehrszeichen „Ladezone“ mit eigenen Ge- und Verboten in der Straßenverkehrsordnung soll Lieferfahrzeugen gesonderte Ladeflächen zum gewerblichen Be- und Entladen von Waren und Gütern zur Verfügung stellen. Das BMDV hat eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eingebracht. Der Bundesrat hat der Novelle der StVO zugestimmt.

Ebenso prüft das BMDV die Anpassung von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen. Betroffen sind drei von insgesamt zwölf Feiertagen: Fronleichnam (sechs Länder), Reformationstag (neun Länder) und Allerheiligen (fünf Länder). Bundesuneinheitliche Feiertage stellen für Speditionen einen Mehraufwand hinsichtlich Planung und Durchführung der Transporte dar.

Darüber hinaus soll die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer weiterentwickelt werden, das heißt konkret: Einführungs- und Verrechnungsmodells. Die Länder haben mit dem Beschluss der Finanzministerkonferenz vom 11. April 2024 ihre Bereitschaft erklärt, die Einführung des Verrechnungsmodells gemeinsam mit dem Bund voranzubringen.

## Evaluation kommt Anfang 2025

Wie steht es um die Umsetzung? Die Mitglieder der Kommission Straßengüterverkehr werden Anfang 2025 erneut zusammenkommen, um die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen zu bewerten und weitere Schritte zu empfehlen. Der Vorstandssprecher des BGL, Dirk Engelhardt, erklärte dazu: „Die Ergebnisse der Kommission können sich sehen lassen! Sie dürfen aber nur ein Schritt sein, dem weitere folgen müssen. Die Mitglieder der Kommission begrüßen daher, dass die Arbeit im kommenden Jahr fortgesetzt wird.“

Bereits im April hatte Verkehrsminister Wissing im Rahmen der Kommission Straßengüterverkehr das Sofortprogramm „Logistikbranche entlasten, Umwelt und Klimaschutz voranbringen“ vorgelegt. Dafür wurden für das Mautharmonisierungsprogramm Umweltschutz und Sicherheit (SÜ, vormals De-minimis) sowie die Förderprogramme „Energiesparende Komponenten“ (EMK), auch bekannt als Trailerförderung, und „Gewerbliches Schnellladen“ insgesamt weitere 354 Millionen Euro bereitgestellt.

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: Spedition Oppel, Pabst Transport, Pixelot - stock.adobe.com, LimeSky - stock.adobe.com; Montage: Marcus Zimmer



„Regeln bei ukrainischen Fahrern müssen vereinfacht werden“

THOMAS OPPEL,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
DER SPEDITION OPPEL  
AUS ANSBACH

## MITGLIEDER DER KOMMISSION STRASSEN-GÜTERVERKEHR

**Iris Reimold,**  
Leiterin der Abteilung Straßenverkehr  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

**Andreas Eichinger, Vorstand**  
Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ)

**Andreas Schumann, Vorsitzender**  
Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP)

**Uta Maria Pfeiffer,**  
Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik  
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)

**Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher**  
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)

**Martin Bosselmann, Vorsitzender**  
Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX)

**Prof. Dr. Thomas Wimmer,**  
Vorsitzender des Vorstands  
Bundesvereinigung Logistik (BVL)

**Markus Olligschläger,**  
Hauptgeschäftsführer  
Bundesverband für Eigenlogistik und Verlager (BWWL)

**Frank Huster, Hauptgeschäftsführer**  
Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL)

**Dr. Florian Eck, Geschäftsführer**  
Deutsches Verkehrsforum (DVF)

**Michael Reink,**  
Bereichsleiter Standort- und Verkehrspolitik  
Handelsverband Deutschland (HDE)

**Andreas Rade, Geschäftsführer**  
Verband der Automobilindustrie (VDA)



„Die Marktzugangsbeschränkungen für Mitarbeiter sind so hoch, dass viele potenzielle Bewerber abgeschreckt werden“

HANS PABST,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
GESELLSCHAFTER  
VON PABSTTRANSPORT  
AUS GOCHSHEIM

## DIE KOMMISSION STRASSEN-GÜTER SIEHT FOLGENDE MASSNAHMEN ALS VORDRINGLICH AN:

1. Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen
2. Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen
3. Prozesse für Groß- und Schwertransporte optimieren
4. Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten
5. Effektive, störungsfreie Belieferung in Städten erleichtern
6. Bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen
7. Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren
8. Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland abbauen
9. Unverhältnismäßige Belastungen bei der Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der EU-Lieferkette verhindern
10. Zusätzliche Bürokratie bei der Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden



„Die Ergebnisse der Kommission können sich sehen lassen“

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

# Gute Aussichten

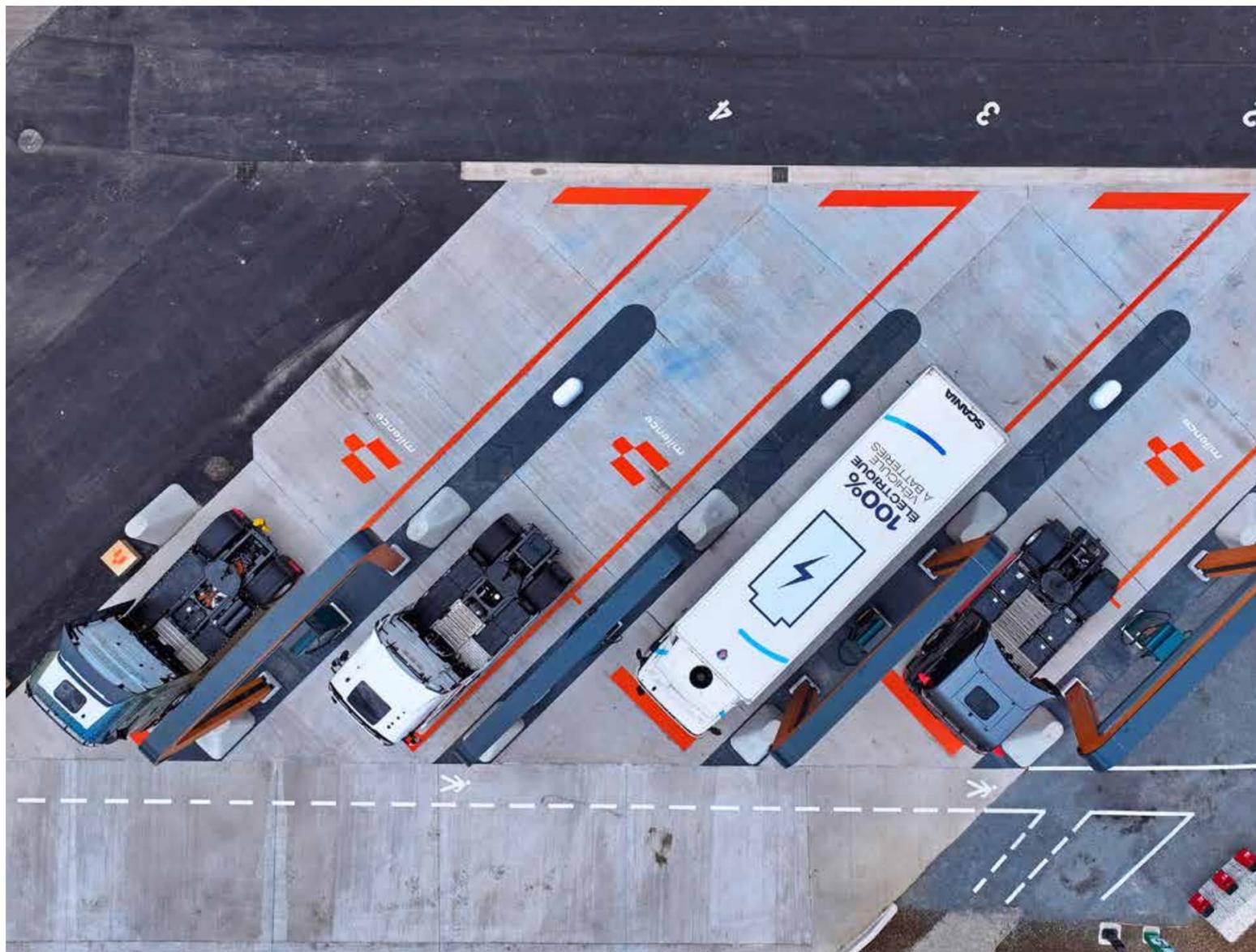


Foto: Milence

**N**egative Meldungen über alternative Antriebe gibt es viele: die Anschaffung zu teuer, die bürokratischen Hürden zu hoch, die Infrastruktur unzureichend und die Politik nicht entgegenkommend. Dabei stehen die Zeichen gar nicht so schlecht, wie zum Beispiel eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) zeigt. Die Kosten für emissionsfreie Lkw sollen erheblich und schneller als erwartet sinken.

Die Batteriesystemkosten werden demnach bald unter 200 Euro/kWh fallen, in den späten 2040er Jahren auf 100 Euro/kWh. Die Kosten für Brennstoffzellensysteme könnten in den späten 2030er Jahren bei rund 150 Euro/kWh liegen – so die Studie. Die Infrastruktur für beide Antriebsformen müsste daher schnell ausgebaut werden.

Auch dazu liegen positive Studienergebnisse des ISI von Mitte Juli vor. Bereits 1.000 öffentliche Megawatt-Ladestationen in Europa könnten ausreichen, um 91 Prozent des erwarteten Langstreckenverkehrs von Elektro-Lkw abzudecken – bei einem E-Lkw-Anteil von 15 Prozent im Fernverkehrsbestand. Allein Milence, ein Joint Venture von Daimler Truck, Volvo und Traton, plant 1.700 Ladepunkte für schwere E-Lkw.

Alles keine Gründe, nicht auf Elektro- oder Wasserstoff-Lkw zu setzen. Im Gegenteil.



**Franziska Nieß**  
Redakteurin

**H2 Mobility vergrößert Netz für Wasserstoff-Lkw**

**Milence baut Ladeparks für schwere E-Lkw**

**Mercedes-Benz GenH2 Truck im Praxistest**



**STARTSEITE**

# Rettungsanker für die Unternehmen

Entlastungsallianzen in Baden-Württemberg und Hessen – Verbesserung beim Führerscheinerwerb oder dem Schwertransport



Das Wort Bürokratieentlastung taucht derzeit häufig auf. Nicht nur der Bund arbeitet daran, sondern auch die Länder; Baden-Württemberg etwa seit 2023. Davon sollen auch die Unternehmen des Straßengüterverkehrs profitieren.

Die sogenannte Entlastungsallianz Baden-Württemberg hat im November 2023 ihre Arbeit aufgenommen, beteiligt sind Fachexpertinnen und Fachexperten der Ministerien des Landes sowie der Kommunal-, Finanz- und Wirtschaftsverbände. Das Ziel ist, praxistaugliche Lösungen zur Vereinfachung, Entbürokratisierung und Optimierung von Prozessen aller Verwaltungsebenen und Sektoren zu finden. Im Fokus stehen dabei nach Angaben der Landesregierung nicht nur staatliche und kommunale Vorgaben, sondern auch privatwirtschaftlich gesetzte Standards.

In der Entlastungsallianz mitgearbeitet hat auch der Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg im Rahmen des Verbands Unternehmen BaWü. „Die Erwartungen von allen waren natürlich sehr groß“, sagt VSL-Geschäftsführer Andrea Marongiu. An erster Stelle stand daher die Herausforderung, die wichtigsten Themen zu filtern und die Probleme konkret beim Namen zu nennen. „Wir haben im Laufe des Prozesses gemerkt, dass es doch schwerer ist, als gedacht. Letztendlich haben wir erstmal nur an den kleineren Schrauben gedreht“.

500 Vorschläge reichten alle Beteiligten ein, 100 Maßnahmen gehen in die Umsetzung. Etliche kann das Land laut Marongiu direkt umsetzen, einige betreffen den Bund und sollen über den Bundesrat in das Gesetzgebungsverfahren zum Bürokratieentlastungsgesetz IV eingebracht werden. Dabei sei laut dem Verbandsvertreter klar, dass die Erwartung nicht sein könne, dass alles schnell umgesetzt werde. „Vor allem nicht die Vorschläge, die in Richtung Berlin und insbesondere Brüssel gehen, das kann nicht in wenigen Monaten umgesetzt werden – aber es ist schon mal adressiert“.

## VSL bei Entlastungsallianz engagiert

Der VSL hat sich bei der Entlastungsallianz zu den Themen Mobilität und Logistik engagiert und dabei Themen wie Digitalisierung bei der Kfz-Zulassung, den Lang-Lkw, den Führerscheinerwerb oder Großraum- und Schwertransporte angebracht. „Zu vielen Punkten haben wir konkrete Beispiele von Mitgliedern bekommen, damit konnten wir schon beim Auftaktworkshop gut ansetzen“, sagt Marongiu. Ein Beispiel waren die Verzögerungen bei den Genehmigungen zu Großraum- und Schwertransporten. Wenn bei einem genehmigten Transport das Gewicht oder die Abmessungen schon geringfügig korrigiert werden muss, muss die bereits erteilte Genehmigung erneut beantragt werden. Und natürlich hat der Verbandsvertreter auch die geplante Landes-Lkw-Maut als Maßnahme aufgeführt, deren Einführung für die Unternehmen negativ wäre.

Auch der Lang-Lkw war ein Punkt, auf der Liste, hier konnte ein Erfolg verzeichnet werden: „Hier ist die Fünf-Kilometer-Regelung gefallen und es gibt nur noch eine Befahrbarkeitsprüfung – das sind ganz konkrete Erleichterungen für die Unternehmen, denn das Land meldet damit von sich aus alle zweispurigen Strecken die zweispurig sind, unabhängig von einem Unternehmer-Antrag“.

## Führerschein leichter erwerben

Und auch für Erleichterungen beim Führerscheinerwerb der Klassen C und D – also für Bus und Lkw – sowie für die Anerkennung von Führerscheinen aus Drittländern will sich die Landesregierung jetzt einsetzen, berichtet Marongiu.

Für den VSL-Geschäftsführer sind nicht nur die Ergebnisse der Entlastungsallianz wichtig, sondern auch ein Erkenntnisgewinn bei der Politik – dass es nämlich nicht nur Maßnahmen zur Entlastung brauche. Weitere Belastungen müssten auch aktiv ausbleiben.

Auch in Hessen macht sich ein breites Bündnis auf den Weg, „der zunehmenden Regulierungswut aus Bund und Europa etwas entgegenzusetzen“ und die kommunale Selbstverwaltung zu stärken, wie eine Sprecherin des hessischen Industrie- und Handelskammertags (HIHK) gegenüber trans aktuell erklärt.

Im Bereich Straßengüterverkehr gehören zu unnötigen Vorschriften oder Pflichten, die die Arbeit von Unternehmen ausbremsen, aktuell auch die neue Mautpflicht für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen, so der HIHK – der hohe bürokratische Aufwand stehe in einem schlechten Verhältnis zu den gering zu erwartenden zusätzlichen Mauteinnahmen. Problematisch sei dabei die Ungleichbehandlung durch eine schlecht gemachte HandwerkerAusnahme, weil Ausnahmen nur für handwerkliche Berufe, nicht aber für handwerksähnliche Berufe wie zum Beispiel Messebauer gelten.

## Mehrkosten und Zeitverlust

Auch bei den Großraum- und Schwertransporten sieht der hessische Industrie- und Handelskammertag genau dasselbe Problem wie die Baden-Württemberger: „Die aktuelle Regelung bedeutet hier Mehrkosten und Zeitverlust für die Unternehmen“, so die Sprecherin des Wirtschaftsverbandes.

Auch die Einzelgenehmigung zur Fahrzeugzulassung könnte demnach verbessert werden – dafür gebe es in Hessen so genannte Bündelungsbehörden, was zu einer doppelten Bearbeitung der Fahrzeugpapiere und zu langen, teils mehrwöchigen Wartezeiten bei der Zulassung von Fahrzeugen führe. „Einzelne Unternehmen weichen daher in kritischen Situationen mit der Anmeldung von Fahrzeugen in andere Bundesländer aus, in denen sie Niederlassungen haben“.

Wie in Baden-Württemberg will auch die hessische Landesregierung den Bürokratieabbau zur Chefsache machen. Laut HIHK ist ein Ministerposten für „Bundes- und Europaangelegenheiten, Internationales und Entbürokratisierung“ innerhalb der Hessischen Staatskanzlei mit eigener Stabsstelle für Entbürokratisierung vorgesehen. Ein „Bündnis gegen Bürokratie“, das zunächst aus 16 Verbänden und Institutionen – darunter auch der HIHK – besteht, will jetzt aus den vielen Vorschlägen zum Bürokratieabbau schon mal eine Entbürokratisierungsstrategie für Hessen entwickeln.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Adobe Stock/bluedesign, Thomas Küppers



„Es ist klar, dass die Erwartung nicht sein kann, dass alles schnell umgesetzt wird, vor allem nicht die Vorschläge, die in Richtung Berlin und insbesondere Brüssel gehen“

ANDREAS MARONGIU,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
VERBAND SPEDITION  
UND LOGISTIK (VSL)  
BADEN-WÜRTEMBERG

## MITGLIEDER ENTLASTUNGS- ALLIANZ BADEN-WÜRTEMBERG

Gemeindetag BW, Städtetag BW, Landkreistag BW, Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag, Handwerk BW, Unternehmer BW, Sparkassenverband BW, Genossenschaftsverband BW

## SCHLECHTES ZEUGNIS

- Laut dem Ifo-Institut stellen Volkswirte dem Standort Deutschland ein schlechtes Zeugnis aus.
- Im internationalen Vergleich vergaben 180 Professorinnen und Professoren der Volkswirtschaftslehre die Schulnote 3,4 im neuesten Ökonomen-Panel des Ifo-Instituts.
- Als Schwachpunkte nannten die Teilnehmenden vor allem die Bürokratie (87 Prozent), die Preise von Energie und die Verfügbarkeit von Rohstoffen (73 Prozent) und die mangelnde Digitalisierung (67 Prozent). Zu den Stärken zählten die Experten die politischen Institutionen (67 Prozent), die Bildung und die Ausbildung der Beschäftigten in Deutschland (53 Prozent) sowie die Sicherheit und die geringen geopolitischen Risiken (43 Prozent).
- Notwendige Reformen für den Wirtschaftsstandort Deutschland sind laut Ifo-Institut Bürokratieabbau, mehr öffentliche Investitionen in die Infrastruktur und Digitalisierung, sowie die Anpassung des Renteneintrittsalters an die Lebenserwartung.

 **STARTSEITE**

# Neuer Fokus Nutzfahrzeuge

Tankstellen-Infrastruktur für Wasserstoff-Lkw: H2 Mobility baut deutsches Netz aus – In Düsseldorf entsteht eine Hochleistungstankstelle



Der Berliner Wasserstoff-Tankstellenbetreiber H2 Mobility arbeitet genau wie andere Marktteilnehmer an einem verlässlichen Netz für Wasserstoff-Lkw. Denn damit steht und fällt deren Einsatz. H2 Mobility baut Wasserstofftankstellen für Pkw und Lkw neu oder rüstet bereits bestehende auf.

Das Unternehmen betreibt nach eigenen Angaben in Deutschland 78 von 85 Wasserstoff-Tankstellen der Druckstufe 700 bar und 31 von 41 Wasserstoff-Tankstellen der Druckstufe 350 bar. Auch außerhalb Deutschlands betreibt das Unternehmen Tankstellen, fünf davon aktuell in Österreich. „Ursprünglich wurde H2 Mobility gegründet, um ein Basisnetz an H2-Tankstellen für Pkw bereitzustellen“, sagt eine Sprecherin von H2 Mobility gegenüber trans aktuell.

Doch der Fokus habe sich geändert. Ein Mehrwert ergebe sich mittlerweile vor allem für Lkw und Busse, die bei H2 Mobility überwiegend bei 350 bar tanken. Denn mit einer Betankung seien hohe Reichweiten bis zu 500 Kilometern möglich, es gebe keine Einschränkung der Nutzlast und die Betankungszeit liege bei zehn bis 15 Minuten.

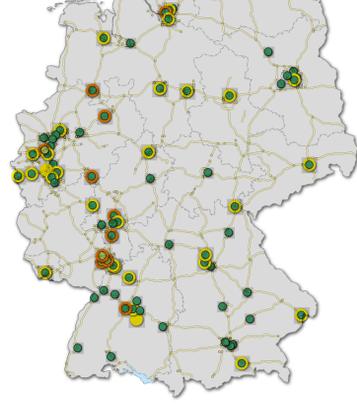
## 100 Kilometer kosten 50 bis 70 Euro

Der Nettopreis für grünen Wasserstoff liegt bei H2 Mobility derzeit bei 8,40 Euro/Kilogramm. Bei Verbräuchen zwischen 6 bis 8 Kilogramm/100 Kilometer ergeben sich Treibstoffkosten von 50 bis 70 Euro auf 100 Kilometer. Bis mindestens Ende 2025 entfällt die Maut für H2-Fahrzeuge. Damit würden sich die operativen Kosten bereits heute angleichen.

Den Tankvorgang beschreibt Stefan Schirm, Safety & Quality Control Manager bei H2 Mobility, als selbsterklärend und ungefährlich. Schirm, der regelmäßig mit seinem Team alle H2-Mobility-Tankstellen begeht und kontinuierlich überwacht, hält den Umgang mit Wasserstoff für „nicht gefährlich, aber herausfordernd“. Es gebe für den Bereich Wasserstoff noch keinen konkreten Ausbildungsberuf, daher müssen Beschäftigte wie er erst einmal in das Thema hineinwachsen. „Wir lernen jeden Tag etwas Neues über Wasserstoff“, sagt Schirm.

## DAS TANKSTELLENNETZ VON H2 MOBILITY IN DEUTSCHLAND

700 bar in Betrieb 700 bar in Entwicklung  
350 bar in Betrieb 350 bar in Entwicklung



Quelle: H2 Mobility

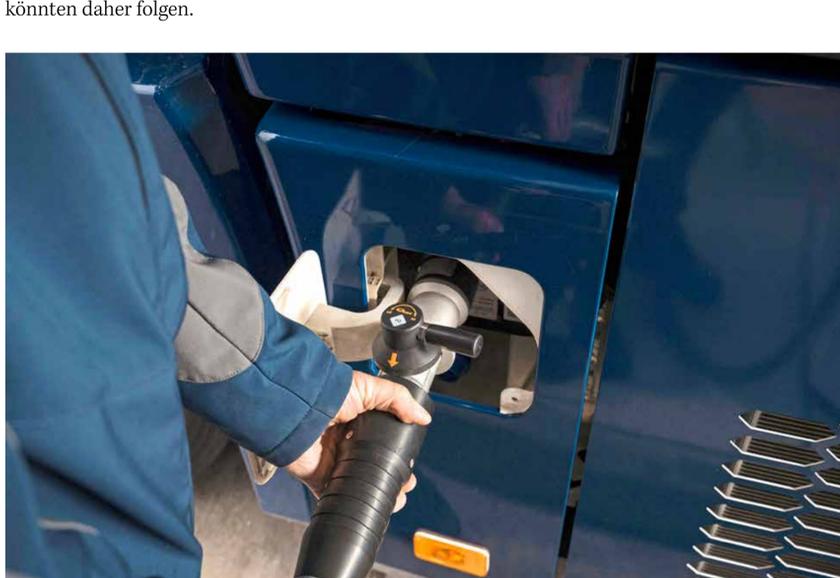


Zu großen Explosionen könne es an herkömmlichen Tankstellen aufgrund der minimierten Brandlasten und der strikten Sicherheitsregeln nicht kommen. Selbst für eine lokale Verpuffung müssten mehrere Faktoren zusammenkommen. „Wasserstoff ist ein wirklich zukunftsfähiges Modell und birgt keine größeren Gefahren als herkömmliche Kraftstoffe“, sagt Schirm.

Dieses Potenzial hätten auch die Gesellschafter der Unternehmens erkannt. Geegründet wurde H2 Mobility im Jahr 2015 als eine Projektgesellschaft mit Ablaufdatum. Doch dieses Datum ist längst überschritten. 2022 folgte die Umwandlung in ein Unternehmen, dessen Gesellschafter unter anderem der Wasserstoff-Investor Hy24, Daimler Truck sowie die Mineralölkonzern Shell und Total Energies sind.

## Einige Tankstellen mussten schließen

Momentan rüstet H2 Mobility die Tankstellen der ersten Generation um, damit auch Lkw und Busse dort tanken können. Neue Tankstellen der zweiten Generation mit einer zehnfach höheren Kapazität baut das Unternehmen ebenfalls. Damit einher geht nach Angaben von H2 Mobility auch die Schließung einiger Tankstellen. Die Anforderungen hätten sich geändert, sie seien technisch in die Jahre gekommen und für schwere Nutzfahrzeuge nicht zugänglich. „Wir wollen das Netz zukunftsfähig machen“, so die Sprecherin des Unternehmens. Weitere Schließungen von Tankstellen, die den gestiegenen Anforderungen langfristig keine Rechnung mehr tragen können, könnten daher folgen.



H2 Mobility rüste aber auch das Bestandsnetz intensiv nach. Dort wo es geht, würden an bestehenden Tankstellen 350-bar-Betankungsmöglichkeiten für Lkw und Busse geschaffen. „So gelingt es uns, bestehende Standorte nicht nur zu erhalten, sondern in ihrer Kapazität zu erweitern und in ihrer Relevanz zu stärken“, so die Sprecherin.

Als Leuchtturmprojekt unter den neuen Tankstellen bezeichnet H2 Mobility die Hochleistungstankstelle, die momentan in Düsseldorf entsteht und bis Ende des Jahres eröffnen soll. Rund 100 Lkw und Busse könnten dort künftig täglich tanken, bis zu 5.000 Kilogramm Wasserstoff stehen dafür am Tag zur Verfügung.

## 5.000 Kilogramm H2 am Tag

H2 Mobility kooperiert für den Betrieb der Tankstelle mit der Rheinbahn, die dort 20 Wasserstoffbusse betanken wird, und den Stadtwerken Düsseldorf. Letztere investieren in einen Elektrolyseur, um klimafreundlichen Wasserstoff vor Ort produzieren zu können. Der Elektrolyseur ist voraussichtlich ab 2026 in Betrieb und soll mit Strom aus der benachbarten Müllverbrennungsanlage betrieben werden. Dann könne die Tageskapazität von 5.000 Kilogramm Wasserstoff am Tag voll ausgeschöpft werden. Bis 2026 seien es noch 2.000 Kilogramm täglich.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Bauvorhaben mit rund 3,1 Millionen Euro. Dennoch wünscht sich H2 Mobility mehr Unterstützung durch Bund und Länder – vor allem im Hinblick auf die gestrichene KsNI-Förderung. Das Engagement der Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen sei bei der Förderung der Wasserstoff-Infrastruktur besonders hervorzuheben.



„Auf Landesebene ist Bayern mit dem Wasserstofftankstellen-Infrastrukturprogramm in Vorleistung gegangen“, heißt es zum Beispiel aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie auf Nachfrage von trans aktuell.

## Bayern investiert 220 Millionen Euro

Vier Wasserstoff-Tankstellen für Pkw, Nutzfahrzeuge und Busse wurden in Bayern bereits gebaut. Zuwendungsbescheide für 19 weitere Tankstellen habe das Ministerium bereits ausgestellt. Sie werden sukzessive eröffnet. In dieses Programm und in das Elektrolyseur-Förderprogramm, das dem Aufbau einer erneuerbaren Wasserstoffproduktions-Infrastruktur dient, investiere der Freistaat insgesamt 220 Millionen Euro.

In Baden-Württemberg, genauer in Heidelberg auf dem Rhein-Neckar, hat H2 Mobility im April neben Zapfsäulen für 27 Wasserstoffbusse auch eine öffentliche Wasserstoff-Tankstelle für Pkw und Lkw eröffnet – der jüngste Standort für Lkw, der nun am Netz ist.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg hat den Bau des neuen Betriebs hofs im Rahmen des Projekts H2Rhein-Neckar mit 16,7 Millionen Euro gefördert. Mit Mannheim, Frankfurt und Ludwigs-hafen sollen bis Anfang 2025 drei weitere Städte mit Tankstellen von H2 Mobility in der Region Rhein-Neckar hinzukommen. Das Netz für Wasserstoff-Lkw, es wächst.

Text: Franziska Nieß | Fotos: H2 Mobility, IBAA | Grafik: Florence Frieser

## DAS UNTERNEHMEN

- H2 Mobility wurde 2015 als Projektgesellschaft gegründet. 2022 in ein Unternehmen umgewandelt, dessen Gesellschafter Hy24, Linde, Air Liquide, Daimler Truck, die EG Group, Hyundai, Shell und Total Energies sind.
- Geschäftsführung: Martin Jüngel und Frank Fronzke
- Tankstellen 700 bar (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge): 85 in Betrieb (78 betreibt H2 Mobility), 27 in der Entwicklung
- Tankstellen 350 bar (Lkw und Busse): 41 in Betrieb (31 betreibt H2 Mobility), 39 in der Entwicklung
- Messestand auf der IAA Transportation 2024: Halle 24/C451

## EUROPÄISCHES H2-TANKSTELLEN- NETZ VON AIR PRODUCTS

Das US-Unternehmen Air Products hat Pläne für ein europäisches Wasserstoff-Tankstellennetz angekündigt.

- Das Netz von permanenten H2-Tankstellen mit hoher Kapazität soll entlang wichtiger Verkehrsachsen des TEN-T-Netzwerks liegen.
- Die Tankstellen bieten demnach eine verbesserte Betankungstechnologie, mehrere Druckstufen und schließlich eine Vor-Ort-Speicherung von Flüssigwasserstoff.
- Der Bau einer Wasserstoffverflüssigungsanlage ist ebenfalls geplant.

## Der Tankvorgang ist selbsterklärend und ungefährlich – und ähnelt der Betankung mit herkömmlichen Kraftstoffen.

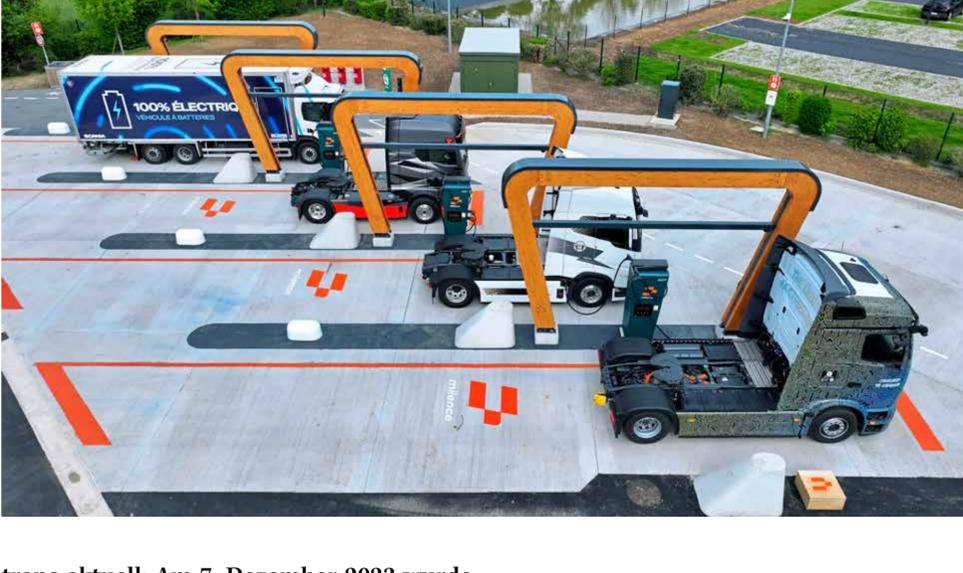
In Düsseldorf entsteht momentan eine Hochleistungstankstelle, an der ab dem Jahr 2026 täglich bis zu 5.000 Kilogramm Wasserstoff zur Verfügung stehen.

## FES baut Brennstoffzellen-Lkw auf Basis von MAN-Fahrgestell

STARTSEITE

# Reibungsloser und effizienter Übergang

Milence plant in Europa 1.700 Ladepunkte für schwere E-Lkw – CEO Anja van Niersen zum aktuellen Stand



**trans aktuell: Am 7. Dezember 2023 wurde der erste Ladepark des Milence-Netztes eröffnet. Wie lautet Ihre Bilanz nach rund acht Monaten?**

**Anja van Niersen:** Die erste Einschätzung nach dem ersten Betriebsmonat war, dass die Auslastung unsere Erwartung übertrifft hat, was uns nach nur sechs Monaten Betrieb zu einer Erweiterung des Ladeparks veranlasste. Zu den Expansionsplänen gehört der Bau von vier neuen Ladestationen und einem Battery Energy Storage System in Venlo. Darüber hinaus haben wir zwei weitere Ladeparks eröffnet, einen in der Nähe von Rouen in Frankreich mit vier Ladepunkten und einen weiteren in Antwerpen in Belgien mit 20 Ladepunkten.

**Wie ist das Feedback der Kunden?**

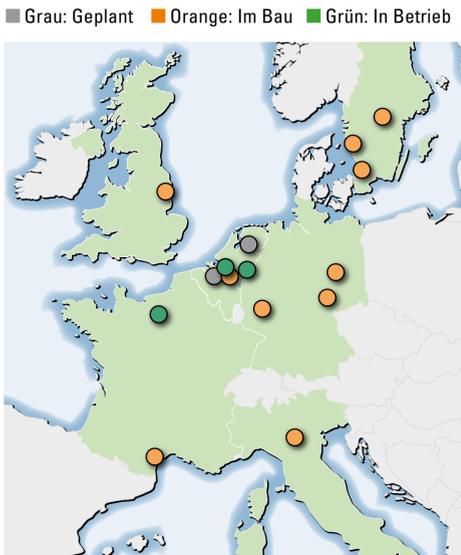
Dutzende von meist internationalen Kunden nutzen unsere verschiedenen Standorte, wobei einige von ihnen täglich für Ladevorgänge mit mehreren Lkw auf sie zurückgreifen. Das Feedback ist im Allgemeinen sehr positiv, sowohl was die Zuverlässigkeit der Ladeparks als auch den von Milence gebotenen Service betrifft. Für uns ist es sehr wichtig, ein starker Partner für unsere Kunden zu sein. Sie müssen sich voll und ganz darauf verlassen können, dass wir ihren Übergang zur Elektrifizierung so reibungslos und effizient wie möglich gestalten. Deshalb treiben wir die Entwicklung neuer Funktionen wie Reservierung, Direktzahlung und Megawatt-Charging voran. Auf diese Weise werden wir dem Kundenwunsch nach betrieblicher Effizienz gerecht.

**Sind die Ladestationen ausgelastet?**

Unser Ziel ist es, mindestens ein Jahr vor der prognostizierten Marktnachfrage zu bauen und betriebsbereit zu sein. Daher können wir aktuell noch nicht von einer vollen Auslastung sprechen. Aber wir sehen, dass unsere Kunden die Möglichkeit nutzen, verstärkt elektrisch zu laden. Nachhaltiger Straßenverkehr ist für viele von ihnen bereits Realität. Die betriebliche Effizienz, also keine Wartezeiten, ist in der derzeitigen Phase auch äußerst wichtig.

## LADENETZ VON MILENCE IN EUROPA

■ Grau: Geplant ■ Orange: Im Bau ■ Grün: In Betrieb



Quelle: Milence

Anzeige

SCHMITZ-CARGOBULL

### Transportsicherheit einfach gemacht.

Delivering Performance.

Treffen Sie unsere Experten: Stand F26, Halle 27

IAA

Der TAPA TSRI-fähige Sattelkühlkoffer S.KO COOL

Unser Sattelkühlkoffer S.KO COOL erfüllt die höchsten Sicherheitsstandards der Transported Asset Protection Association (TAPA). Alle Sicherheitskomponenten sind schon ab Werk optimal aufeinander abgestimmt. Mit der TrailerConnect® Telematik überwachen und steuern Sie sensible Transporte sicher und effizient im TAPA-Modus vom Schreibtisch aus.

Mehr erfahren unter [schmitz-cargobull.com/sicherheitskuehlkoffer](https://www.schmitz-cargobull.com/sicherheitskuehlkoffer)

**Wie lange dauert ein durchschnittlicher Ladevorgang für Schwerlast-Lkw an den Milence-Ladepunkten?**

Die Ladezeit hängt stark von der Leistung des jeweiligen Ladegeräts und den Fähigkeiten eines Lkw ab. Sie kann zwischen 45 Minuten und sechs bis acht Stunden liegen, vor allem beim Laden über Nacht. Die Ladeparks von Milence sind mit der schnellsten Ladetechnologie ausgestattet, die derzeit auf dem Markt erhältlich ist. Sie ermöglicht es, aktuell verfügbare Elektro-Lkw in weniger als einer Stunde zu laden.

**Wie viel kostet eine Ladung?**

Der Standard-Ladetarif von Milence beträgt bei Bezahlung über die Milence-App 0,399 Euro pro kWh ohne Mehrwertsteuer und Transaktionskosten. Dieser Ladetarif gilt für alle Länder, in denen Milence tätig ist. Für Kunden, die eine Karte eines E-Mobility Service Provider verwenden, legt der entsprechende Anbieter den Tarif und die Bedingungen fest, die vom Standard-Ladetarif von Milence abweichen können. Wir haben bereits mehrere Vereinbarungen mit E-Mobilitätsdienstleistern unterzeichnet und es kommen ständig neue hinzu, um sicherzustellen, dass alle Lkw an einem Standort von Milence laden können.

**Inwieweit nehmen die Joint Venture-Partner Daimler Truck, Traton Group und Volvo Group Einfluss?**

Milence wurde als Joint Venture von den drei Gesellschaftern mit einem klaren Bekenntnis zur Elektrifizierung und zum nachhaltigen Straßengüterverkehr in Europa gegründet. Aber Milence agiert als eigenständiges Unternehmen. Alle unsere Ladeparks stehen allen Lkw offen, unabhängig von der Marke. Das bedeutet auch, dass Milence eng mit allen Lkw-Herstellern zusammenarbeitet, um neue Ladetechnologien zu testen und die Elektrifizierung voranzutreiben. Diese Art der Zusammenarbeit ist nicht neu. Ähnliche Kooperationen gibt es beispielsweise in der Pkw-Branche.



„Die Auslastung hat unsere Erwartung übertrifft“

ANJA VAN NIERSEN,  
CEO MILENCE ÜBER DEN  
ERSTEN LADEPARK  
IN VENLO



**Was steht in diesem Jahr noch an, auch im Hinblick auf die IAA Transportation?**

Wir treiben die Entwicklung unseres Netzwerks mit voller Kraft voran. Mehr als zwölf Ladeparks befinden sich gerade in mehreren europäischen Märkten im Bau. Weitere sollen bis Ende dieses Jahres eröffnet werden. Wir freuen uns darauf, an der diesjährigen IAA Transportation teilzunehmen und unsere neue Megawatt-Ladetechnologie zu präsentieren über den Ausbau unseres Netzwerks zu informieren. Für uns ist es sehr wichtig, die Ladeparks, die wir entwickeln, so schnell wie möglich anzukündigen. Damit helfen wir unseren Kunden, vorausschauend zu planen. Außerdem erfahren sie, welche Strecken zu den ersten Routen gehören, die elektrifiziert werden.

**Milence hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2027 mindestens 1.700 Ladepunkte aufzubauen. Wie viele gibt es bereits in Europa?**

Bis 2027 werden wir mindestens 1.700 Ladepunkte in Europa installieren und betreiben. Das entspricht etwa 300 bis 400 Ladeparks. Einen Großteil davon werden wir voraussichtlich in Deutschland errichten, da das Land unser Hauptmarkt ist und zu den wichtigsten Märkten in Europa gehört, wenn es um den Straßenverkehr geht. Aktuell sind drei Ladeparks in Deutschland und in den kommenden Wochen und Monaten werden wir weitere ankündigen. Der erste Ladepark in Deutschland wird Ende August 2024 eröffnet, der zweite Ende Oktober 2024.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Milence |

Grafik: Florence Frieser

An den Ladesäulen können die E-Lkw in weniger als einer Stunde laden.

## DAS UNTERNEHMEN

- Milence wurde im Juli 2022 als Joint Venture von Daimler Truck, Traton Group und Volvo Group gegründet, agiert aber als eigenständiges Unternehmen.
- CEO: Anja van Niersen
- Sitz in Amsterdam
- Der erste Ladepark in Vockerode (Sachsen-Anhalt) eröffnet Ende August/Anfang September. Der zweite in der Nähe des Hermsdorfer Kreuz (Thüringen) Ende Oktober.
- Die Ladeparks sind für alle Lkw, unabhängig der Marke.
- Milence hat gemeinsam mit dem Energie-technikunternehmen Power Electronics ein neues Megawatt Charging System (MCS) mit einer Ladeleistung von 1.100 Kilowatt entwickelt. MCS verkürzt die Ladezeiten um rund 90 Prozent. Die Batterien sollen in rund 30 Minuten von 10 Prozent auf 80 Prozent geladen sein.
- Messestand auf der IAA Transportation 2024: Halle 12/C37

**STARTSEITE**

# Fahrer zufriedener als gedacht

Die Ergebnisse der Studie Leit-Fahr<sup>3</sup> – Von wegen unglücklich und wechselwillig: Lkw-Fahrer hängen viel stärker an ihrem Job als man denken könnte



Der Stress nimmt zu. Doch trotz Staus, lästiger Parkplatzsuche und Rampen-Frust sind Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer mit ihrem Beruf überaus zufrieden. Die weit überwiegende Mehrheit denkt auch nicht darüber nach, den Job an den Nagel zu hängen und sich etwas Neues zu suchen. Das sind nur zwei von vielen Erkenntnissen aus einer Ende Juli vorgestellten Studie zur Motivation und Zufriedenheit von Fahrern.

In dem Projekt Leit-Fahr<sup>3</sup> arbeiteten drei Institute und mehrere Praxispartner Hand in Hand, Unterstützung gab es durch das bayerische Verkehrsministerium. Die drei Institute, das sind die Technische Hochschule (TH) Augsburg, die Friedrich-Alexander-Universität (FAU) Erlangen-Nürnberg und das Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen (IIS) in Nürnberg. Unter den sieben Praxispartnern sind Logistikdienstleister ebenso wie Werkverkehre.

## Fahrer sind größtenteils zufrieden

88 Prozent der Lkw-Fahrer sind demnach ziemlich bis extrem zufrieden mit ihrem Job. Und 74 Prozent denken nach eigenen Angaben gar nicht bis eher selten darüber nach, den Beruf zu wechseln. Gleichwohl macht auch den Fahrern so manches zu schaffen: Etwa zwei Drittel (64 Prozent) ärgern sich manchmal oder häufiger in der Woche, sieben von zehn Befragten (69 Prozent) halten die Situation an den Rampen für ungünstig, und rund die Hälfte (52 Prozent) steht unter Zeitdruck. Die telefonisch befragten 108 Fahrer (darunter 97 auswertbare Antworten) hatten auf die Fragen jeweils fünf Antwortkategorien in Ampelfarben.

# 88

## Prozent

DER LKW-Fahrer SIND ZUFRIEDEN MIT IHREM JOB



## Wichtiger Beitrag zur Sicherheit von Kindern

Seit 20 Jahren setzt sich DEKRA mit der Aktion „Sicherheit braucht Köpfchen“ dafür ein, dass Kinder im Straßenverkehr sicherer unterwegs sind. Rund 3,6 Millionen signalrote Kappen sind bisher bundesweit verteilt worden – auch in diesem Jahr werden es wieder Hunderttausende sein. Neben den auffälligen Kappen bekommen die Kinder auch die wichtigsten Tipps für das richtige Verhalten im Straßenverkehr.

„Für hunderttausende Kinder in ganz Deutschland beginnt mit der Einschulung ein neuer Lebensabschnitt – viele von ihnen sind jetzt auf dem Schulweg zum ersten Mal allein im Straßenverkehr unterwegs“, sagt Guido Kutschera, als Executive Vice President der DEKRA Gruppe verantwortlich für das Geschäft in Deutschland, der Schweiz und Österreich. „Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer mit wenig Erfahrung brauchen sie die Unterstützung und Rücksicht anderer. Besonders hilfreich ist dabei natürlich, wenn die Kinder gut zu sehen sind.“

An dieser Stelle setzt seit 2004 die DEKRA Kinderkappen-Aktion an. Die signalroten Kappen mit retroreflektierenden Elementen sorgen bei allen Lichtverhältnissen dafür, dass die Kinder auffallen. Die Verteilaktion läuft über die 74 DEKRA Niederlassungen bundesweit – oftmals in Kooperation mit lokalen Partnern – und wird kombiniert mit Aufklärung für Kinder und Eltern zum Thema „Sicherer Schulweg“.

„Seit seiner Gründung vor fast 100 Jahren setzt sich DEKRA für die Verkehrssicherheit

ein. Die Kampagne ‚Sicherheit braucht Köpfchen‘ hat das Ziel, etwas für die Sicherheit der schwächsten Gruppe im Straßenverkehr zu tun“, so Kutschera. „Das Ganze verbinden wir wie immer mit dem Appell an alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, gerade jetzt zu Schulbeginn noch vorsichtiger und rücksichtsvoller unterwegs zu sein.“

Zusätzlich zu den DEKRA Kappen rät er allen Eltern, auch bei Kleidung, Schuhen und Schulranzen der Kinder auf retroreflektierende, auffällige Elemente zu achten. „Damit sind Kinder für andere Verkehrsteilnehmer besser zu erkennen – vor allem in der Dämmerung oder bei Dunkelheit.“

Tipps für Kinder und Eltern zum sicheren Schulweg gibt die Begleitbroschüre zur Aktion. Sie liegt an den DEKRA Niederlassungen kostenlos aus und ist online abrufbar unter [www.dekra.de/kinderkappen](http://www.dekra.de/kinderkappen). Dort gibt es außerdem Informationen zum richtigen Verhalten im Schulbus.

Anhand der Antworten stellten die drei Institute den Ist-Zustand dar. In einem zweiten Schritt analysierten sie den Arbeitsalltag der Fahrer und untersuchten dabei gezielt Stressoren sowie motivierende Faktoren. Im dritten Schritt erstellten sie Leitlinien und einen Maßnahmenkatalog. „Zielsetzung dabei war es, Maßnahmen zu entwickeln, um Fahrer in ihrem Arbeitsalltag von Stress zu entlasten und zu motivieren“, erklärte Prof. Dr. Michael Krupp aus dem Fachgebiet Logistik und Supply Chain Management an der TH Augsburg. Explizit nicht Gegenstand der Studie waren die Rahmenbedingungen – seien es die Preissituation oder Kabotage, der Arbeitsplatz Lkw-Kabine oder der Einsatz von Fahrern aus Drittländern.

Dass der Fahrerberuf Spaß machen kann, bestätigte Prof. Dr. Nadine Warkotsch, Vizepräsidentin für Forschung und Nachhaltigkeit an der TH Augsburg. Ihr Vater arbeitete als Fernfahrer. „Es war ein Job, in dem man gutes Geld verdienen konnte“, sagte sie. „Die ersten Jahre hat er voller Begeisterung gearbeitet.“ Aber – und auch das habe sie hautnah mitbekommen: Der Fahrerberuf könne ganz schön an Nerven und Knochen zehren. Inzwischen sei ihr Vater in Rente, aber dankbar darüber, dass sich Hochschulen damit beschäftigen, was sich Fahrer entlasten und bei der Stange halten kann.



Andreas Schmid Logistik aus Gersthofen bei Augsburg hat als Praxispartner an der Studie teilgenommen.

Entsprechend groß waren auch die Erwartungen der teilnehmenden Praxispartner. „Wir müssen als Arbeitgeber sämtliche Anstrengungen unternehmen, um bestehendes Personal zu halten sowie neues dauerhaft zu gewinnen, aus- und weiterzubilden“, betont Andreas Tasch, Logistikleiter bei Getränke Ziegler, ein Unternehmen aus dem fränkischen Ottensoos. Es gehe um nicht weniger als darum, den Beruf des Kraftfahrers wieder attraktiv und wertschätzend zu gestalten.

## Wer integriert ist, bleibt eher

Eine große Hebelwirkung mit Blick auf die Arbeitszufriedenheit hat die mögliche Einbindung ins Unternehmen, die die wissenschaftliche Mitarbeiterin Julia Schmidbauer von der FAU Erlangen-Nürnberg ausführte. Es hat sich demnach herausgestellt, dass Fahrer, die gut integriert sind, eher im Unternehmen bleiben als Kündigungsabsichten hegen. Allerdings sind auch diese treuen Beschäftigten nicht vor Stress und Erschöpfung gefeit. Daher müssten Unternehmen auch hier ansetzen und diese Mitarbeiter genauso vor Stress und Belastungen schützen.

Was genau Unternehmen tun können, um die Arbeitsbedingung und damit die Motivation zu verbessern, untersuchte die von der Fokusgruppen. Eine zweite ging der Frage nach, mit welchen Stressfaktoren Fahrer zu kämpfen haben. Und eine dritte arbeitete heraus, wann und wo im Lauf ihres Arbeitsalltags die mobilen Mitarbeiter Stress-, oder auch Glücksmomente erleben.

## Faktoren, die Frust auslösen

Freude auslösen kann zum Beispiel ein aufmunterndes Wort an der Rampe. Beiruss auslösen können zahlreiche Faktoren. Beispiele: Der Fahrerarbeitsplatz ist schmutzig, die zu verladende Ware steht morgens im Lager noch nicht bereit, die Tauschpaletten beim Kunden sind von schlechter Qualität oder der Fahrer muss sich den Fahrer über eine gesperrte Brücke. In vielerlei Hinsicht können Flottenbetreiber hier ansetzen, wie Nicole Lubecki-Weschke vom Fraunhofer ISS ausführte. Gibt der Disponent den Druck an den Fahrer weiter, gilt es, auch die Arbeitsbedingungen des Disponenten zu verbessern. Ist die Ware nicht bereitgestellt oder nicht zu finden, sollten Speditionen oder Werkverkehre ihre Lagerprozesse umkrempeln. Und Fahrer, die Mitarbeiter zweiter Klasse, sind Wertschätzung und Anerkennung unabdingbar.

Die zum Schluss abgeleiteten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen sind vielfältig. Die Wissenschaftler haben neun Maßnahmenpakete mit rund 50 Einzelmaßnahmen geschürt und sich dabei auf die vier Dimensionen Mensch, Prozess, Ausstattung und Ware konzentriert. In der Dimension Mensch können Unternehmen zum Beispiel in den Punkten Kommunikation, Weiterbildung und Wertschätzung ansetzen. Eine Maßnahme sei dabei herausgegriffen: die Kommunikation. Sie ist der Schlüssel zu so vielen – auch in der Fahrermotivation. Die TH Augsburg empfiehlt Regeltermine zur Aus- und Absprache, im Idealfall mit Teilnehmern vom Topmanagement bis zur operativen Ebene. Denn wie sich gezeigt hat: Wer sich mitgenommen fühlt, hält dem Unternehmen die Treue und ist nicht schon innerlich auf dem Sprung.

Text: Matthias Rathmann |

Fotos: Andreas Schmid Logistik

## DIE AKTEURE

Am Projekt Leit-Fahr<sup>3</sup> waren folgende wissenschaftliche Einrichtungen und Praxispartner beteiligt:

### Die Institute

- Technische Hochschule Augsburg
- Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
- Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen Nürnberg

### Die Praxispartner

- Andreas Schmid Logistik
- Ansorge Logistik
- Edeka Nordbayern-Sachsen-Thüringen
- Getränke Ziegler
- Igefa Dresden/Hildebrandt & Bartsch
- Konrad Kleiner
- Metro Deutschland

Mehr Sicherheit für Lkw-Fahrer bei grenzüberschreitenden Verkehren



STARTSEITE

# Neues Netz für zwei Temperaturbereiche

GDP Network Solutions hat den Betrieb eingestellt, die Transporte wickelt nun Eurotranspharma Deutschland ab



Das Pharnetzwerk GDP Network Solutions hat den operativen Betrieb zum 31. März eingestellt. Zeitgleich vermeldet das europäische Transportunternehmen Eurotranspharma – spezialisiert auf den Transport von Gesundheitsprodukten auf der letzten Meile – den Start auf dem deutschen Markt. Das ist kein Zufall. „Die Transporte der GDP Network Solutions werden nun im System der Eurotranspharma abgewickelt“, sagt Steffen Segelke, Geschäftsführer Eurotranspharma Deutschland gegenüber trans aktuell. Zuvor war er Geschäftsführer von GDP Network Solutions und wechselte nach dem Aus des Netzwerks zu Eurotranspharma.

Das Tochterunternehmen der französischen Walden Group hat einen zentralen Hub in Malsfeld bei Kassel und 14 regionale Depots, die das gesamte Bundesgebiet abdecken sollen. Mit dem neuen Transportnetz sei Eurotranspharma in der Lage, rund 18.000 Apotheken, Krankenhäuser, Ärzte und den Großhandel mit medizinischen und pharmazeutischen Gütern zu versorgen.

## Vier ehemalige Gesellschafter dabei

Von den zehn Gesellschaftern der GDP Network Solutions sind vier Unternehmen an der neu gegründeten Eurotranspharma Deutschland beteiligt: Med-X-Press, Unitax-Pharmalogistik, Engemann Pharmalogistik und Hartmann. Die anderen Unternehmen arbeiten größtenteils als Depotbetreiber weiter mit Eurotranspharma zusammen. „Der Markt sucht – schon allein aus Risikogesichtspunkten – nach einem zweiten Dienstleister. Die GDP konnte in ihrem Netzwerk nur 15 bis 25 Grad abdecken und nachdem die Transmed sich ebenfalls von Teilen des Direktgeschäfts zurückgezogen hat, ergab sich das Momentum“, erklärt Segelke die Schritte, die zur Gründung der Eurotranspharma Deutschland führten.

Eurotranspharma bietet im Gegensatz zu GDP Network Solutions temperaturgeführte Pharmatransporte in zwei Temperaturbereichen an: von zwei bis acht Grad und von 15 bis 25 Grad. Der wesentliche Unterschied liegt laut Segelke daher auch im Fuhrpark, der wegen der beiden Temperaturbereiche komplett auf Zweikammerfahrzeuge setzt. Außerdem sei Eurotranspharma Mitbegründer von Skandi Network, einem paneuropäischen, temperaturgesteuerten GDP-Transportnetzwerk, das aus lokalen Experten besteht und 26 Länder abdeckt. „Für den Kunden bedeutet dies, dass er von einem einzigen Ansprechpartner betreut wird, was den grenzüberschreitenden Versand vereinfacht und sichert“, sagt Segelke.

## Verringerter CO<sub>2</sub>-Ausstoß

Auch André Reich, geschäftsführender Gesellschafter bei Unitax-Pharmalogistik, nennt die europaweite Vernetzung als einen Unterschied zwischen den beiden Netzwerken. „Aus meiner Sicht haben wir mit GDP Network Solutions eine gute Basis geschaffen, die wir nun durch Eurotranspharma weiterentwickeln können“, so Reich. Das Zweikammersystem, mit dem Produkte mit unterschiedlichen Temperaturvorgaben in einem Lkw befördert werden können, verringere den CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich. „Nicht nur das Logo von Eurotranspharma ist grün, auch bei unseren Leistungen haben wir die Umwelt im Blick“, sagt Reich.

Unitax arbeite aktuell daran, die IT weiter zu optimieren und neue Schnittstellen zu schaffen. „Darüber hinaus werden wir in neue Scanner investieren. Das dient insbesondere der noch engeren Überwachung aller Abläufe“, so Reich zu den nächsten Vorhaben.

## Umstellung auf das neue Netzwerk

Auch bei Med-X-Press standen einige Schritte an, um sich auf das neue Netzwerk von Eurotranspharma umzustellen. „Eine Neuaufstellung unter Eurotranspharma ist ein fortlaufender Prozess, der sehr unterschiedliche Aspekte vereint, von neuem technischem Equipment über die Implementierung von Software-Tools bis zur Schulung des Personals“, sagt Lars Dörhage, geschäftsführender Gesellschafter bei Med-X-Press gegenüber trans aktuell. Für Med-X-Press stehe im August der Start der Kühltransporte im Temperaturbereich von zwei bis acht Grad auf der Agenda. „Damit ist die Umsetzung aller Transportdienstleistungen von Eurotranspharma zu nächst abgeschlossen.“

Med-X-Press erweiterte für die neue Kooperation mit Eurotranspharma den Fuhrpark am Hauptsitz in Goslar um vier zusätzliche Sprinter für die regionale Auslieferung. Alle Fahrzeuge – auch die Lkw – verfügen über das Zweikammersystem zur Kühlung temperatursensibler Produkte. Med-X-Press sei weiterhin für die Auslieferung von Kundenprodukten in weiten Teilen Niedersachsens und den angrenzenden Bundesländern verantwortlich.

## Ziel: 20.000 Pakete am Tag

Bis Ende des Jahres soll Eurotranspharma Deutschland laut Geschäftsführer Segelke 20.000 Pakete am Tag ausliefern. In der nächsten Expansionsphase steige die Anzahl der Depots weiter an.

Täglich würden Verbindungen in die BeNeLux-Länder und nach Frankreich implementiert. Außerdem werde das Unternehmen sein Netzwerk bis Österreich und weitere Länder wie Italien und die Tschechische Republik ausweiten. Neue Dienstleistungen für die letzte Meile sind ebenfalls in der Entwicklung – die Zeichen stehen auf Wachstum.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Eurotranspharma



„Für den Kunden bedeutet dies, dass er von einem einzigen Ansprechpartner betreut wird, was den grenzüberschreitenden Versand vereinfacht und sichert“

STEFFEN SEGELKE,  
GESCHÄFTSFÜHRER  
EUROTRANSPHARMA  
DEUTSCHLAND

**Zukäufe: Walden Group stärkt Movianto und Eurotranspharma**

## DAS UNTERNEHMEN

- Eurotranspharma Deutschland gehört zum europäischen Transportunternehmen Eurotranspharma, das wiederum Teil der französischen Walden Group ist.
- Vertriebt Gesundheitsprodukte bei kontrollierten Temperaturen (zwei bis acht Grad und 15 bis 25 Grad).
- Gründungsmitglied von Skandi Network, einem kollaborativen Netzwerk für den Transport von Gesundheitsprodukten, das 26 europäische Länder verbindet.

# Umweltbewusstsein ist wichtig

Nachhaltigkeit beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring – auf der Rennstrecke und beim ADAC Truck Symposium 2024



Rund 130.000 Fans sind am zweiten Juliwochenende zum Truck-Grand-Prix an den Nürburgring gepilgert. Im Mittelpunkt: die Truck Racer der European Truck Racing Championship (ETRC). Längst hat das Thema Nachhaltigkeit auch bei der ETRC Einzug gehalten. Die Goodyear FIA ETRC hat sich als eine führende Kraft im nachhaltigen Motorsport etabliert. Ihre jüngste Auszeichnung, die prestigeträchtige Drei-Sterne-Umweltzertifizierung der FIA, verdeutlicht dieses Engagement eindrucksvoll.

Das dreistufige Umweltakkreditierungsprogramm der FIA hilft Motorsport- und Mobilitätsakteuren weltweit, ihre Umweltleistung zu messen und zu verbessern. Die Umweltleistung der European Truck Racing Association (ETRA) wurde im Auftrag der FIA von einem unabhängigen Auditor mit ISO-Erfahrung geprüft.

## Audit-Bericht lobt ETRC

Der Audit-Bericht lobte die kontinuierlichen Bemühungen der Meisterschaft, nachhaltige Praktiken und technische Innovationen im Truck-Rennsports zu fördern. Besonders hervorgehoben wurde die Integration nachhaltiger Technologien, alternativer Antriebe und Kraftstoffe sowie die Förderung des Umweltbewusstseins unter den Rennteams.

Auch die Zusammenarbeit mit Partnern und Veranstaltern, die zu einer kontinuierlichen Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks der Veranstaltungen beiträgt, wurde positiv erwähnt. Mit dieser Auszeichnung gehört der Promoter des Goodyear FIA ETRC nun zu einer exklusiven Gruppe von Motorsportserien, -teams und -veranstaltungen, die die höchste Zertifizierungsstufe der FIA erreicht haben. Titelpartner Goodyear hat kürzlich ebenfalls die angesehene Drei-Sterne-FIA-Umweltzertifizierung erhalten, welche die in Luxemburg hergestellten Goodyear FIA ETRC-Reifen abdeckt.

## Für alle Technologien offen

Die Goodyear FIA ETRC ist offen für alle Technologien und Energieformen. Seit dem Jahr 2023 erlaubt das technische Reglement neben der aktuellen Generation von Renntrucks mit Verbrennungsmotor auch vollelektrische und hybride Antriebsstränge. Wasserstoff wird als bedeutende Energiequelle im Nutzfahrzeugsektor angesehen, weshalb eine offizielle FIA-Arbeitsgruppe für Wasserstoff gegründet wurde. „Ein Wasserstoff-Workshop mit 46 Branchenvertretern Ende letzten Jahres war ein wichtiger erster Schritt, um mehr über Wasserstofftechnologie zu erfahren und ihre potenzielle Anwendung im Truck Rennsport zu erkunden“, sagt Georg Fuchs, Geschäftsführer der ETRA. Dieser erste konstruktive Workshop wurde beim Truck-Grand-Prix in Form einer offiziellen FIA-Arbeitsgruppe fortgesetzt.



Beim ADAC Truck Symposium diskutierten Branchenvertreter wie Rudi Speich, Vorsitzender ADAC Mittelrhein (Mitte), über Nachhaltigkeit in der Logistik.

Im Vorfeld des Truck-Grand-Prix hat der ADAC auch in diesem Jahr sein Truck Symposium abgehalten. Thema diesmal: Die klimafreundliche Logistik zwischen Markt und Technik.

„Für die Transport- und Logistikbranche gibt es so viele Herausforderungen wie noch nie. Der Klimaschutz ist dabei ganz essenziell und ich freue mich, dass wir so viele hochkarätige Referenten vor Ort haben“, ordnet Rudi Speich, Vorsitzender des ADAC Mittelrhein, gleich zu Beginn der Veranstaltung ein. Doch die Herausforderungen kommen nicht nur aus der rein technischen Transformation. Einerseits sind beispielsweise die Mehrkosten eines alternativ angetriebenen Nutzfahrzeugs ungleich höher als im Pkw-Bereich, andererseits fordern entsprechende Lösungen im gewerblichen Verkehr auch außerhalb des Fahrzeugs enorme Anstrengungen.

Entsprechend lange wird die Transformation also noch dauern. Doch die Branche ist bereits jetzt massiv unter Druck. Dazu stellt Prof. Dirk Lohre von der Hochschule Heilbronn die Mauterhöhung aus dem vergangenen Dezember nochmals im Detail vor. Unterm Strich steigt diese, so Lohre, um gut 83 Prozent. Die Steigerung ergebe sich vollständig aus dem „Verursacher-Teil“. Wer also nach wie vor mit einem Diesel unterwegs ist, wird massiv bestraft.



So übersteigt in Lohres Rechenbeispiel die neu eingeführte CO<sub>2</sub>-Abgabe – hier 15,8 ct – den reinen „Nutzer-Teil“ sogar noch, der bisher den Löwenanteil ausgemacht hat. Ein tragender Punkt in der Rechnung, vielmehr in der Öffentlichkeitswirksamkeit: Für den Transporteur schmälert die neue Maut in einem weiteren Rechenbeispiel die Rendite um knapp neun Prozent. Doch je höher der Wert der Ladung ist, umso geringer wiegt die Maut für den Endverbraucher und kommt so gedanklich kaum außerhalb der betroffenen Branche an. Die Auswirkung einer umgelegten Maut liege bei teuren Waren bei wenigen Cent.

Die weiteren Impulsvorträge nehmen diesen Kostenfaktor größtenteils auf. Dr. Michael Nuto, Principal Business Development Manager bei PTV Logistics, demonstrierte, wie man per Software die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flotte exakt ermittelt. Zudem lassen sich so auch BEV-Routen exakt planen. So werde auch die Frage beantwortet, ob der Lkw die Tour schafft, oder ob und wann er zwischenladen muss.

## Brennstoffzelle und HVO

Neben elektrischen Alternativen spielen auch die Brennstoffzelle und der klimafreundlichere Dieselerersatz HVO eine Rolle beim Symposium. Während erstere aktuell noch teurer ist als batterieelektrische Fahrzeuge, von der Versorgung mit Wasserstoff ganz zu schweigen, könnte HVO schon jetzt einen Teil der Dieselflotte deutlich klimafreundlicher gestalten. Auch HVO deckt noch nicht die komplette Masse ab wie regulärer Diesel, doch Marco Lietz, Senior Public & Regulatory Affairs Manager Central/Eastern Europe bei Neste Germany, sendet in seinem Vortrag deutlich positivere Signale zur Verfügbarkeit als bei Wasserstoff.

Ein denkwürdiger Einwurf kommt von Prof. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Er rechnet vor, dass ein sparsamer aktueller Diesel-Lkw angesichts des aktuellen deutschen Strommixes unter dem großen Strich einen vergleichbaren CO<sub>2</sub>-Ausstoß aufweist wie ein BEV-Lkw. Hier müsse man sich, die Politik voraus, in der Diskussion ehrlich machen.

## Wirtschaft und Wissenschaft

Insgesamt fällt der Tenor der Experten recht plakativ aus: Hört auf die Wirtschaft und die Wissenschaft. Dabei müsse die Politik weiterhin intensiv begleiten und die nötigen Schritte fördern – unbürokratisch, langfristig und technologieoffen. Klar sei auch, dass sich die Politik beim Ausbau der Ladenetze und Wasserstofftankanlagen entlang der Fernverkehrsstrecken stärker als bisher engagieren müsse, wenn die hochgezeichneten Klimaziele im Straßengüterverkehr bis 2030 erreicht werden sollen.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind die Kosten. Hier müssen Anreize für private Investoren geschaffen werden und insgesamt bessere Marktbedingungen. Die Transformation sei politisch gewünscht. Dafür seien aber Investitionen zwingend nötig. Eine gleichzeitige Mauterhöhung schmalere aber den finanziellen Spielraum der Unternehmen.

Text: Markus Bauer |

Fotos: Richard Kienberger, ADAC Mittelrhein

„Für die Transport- und Logistikbranche gibt es so viele Herausforderungen wie noch nie“

RUDI SPEICH,  
VORSITZENDER  
ADAC MITTELREIN

Die Truck Racer der ETRC lieferten sich auf dem Ring heiße Rennen. Die Goodyear FIA ETRC setzt sich für nachhaltigere Bedingungen ein.

Im Video: Die Highlights des Truck-Grand-Prix 2024

ETRC 2024: Rennbericht vom Nürburgring



STARTSEITE

# Ein Tag auf E-Achse

Taugen Elektro-Lkw wirklich nicht für den Fernverkehr? Der eActros 600 im Test



Wenn man die Meinung der breiten Mehrheit einfach als gegeben hinnehmen würde, man müsste mit batterieelektrischen Lkw gar nicht erst losfahren. Hat eh keinen Zweck! Die Dinger taugen nichts, schon gar nicht für den Transportalltag auf deutschen Autobahnen mit ausgewachsenen Sattelzügen und Tageslaufleistungen jenseits der 500 Kilometer. Ein hoffnungsloser Fall, oder?

Verstehen wir uns nicht falsch: Auch in der Redaktion wird der E-Lkw weiß Gott nicht als Allheilsbringer gefeiert. Als Lösung für alle Zwecke, mühelos aus der Serie zu erwerben. E-Trucks sind teuer, ihre Batterien schwer, ihre Reichweiten begrenzt. Und Ladesäulen für Sattelzüge sind bundesweit noch so selten anzutreffen wie Rolls-Royce in Berlin-Wedding. Eine Antriebswende von heute auf morgen und elektrische Fernverkehrs-Touren von jetzt auf gleich quer durch Europa mit Wochen auf Achse? Nein, daran glauben wir nicht. Geht deswegen aber gleich gar nichts vollelektrisch? Das wollten wir nicht mehr länger diskutieren, sondern einfach mal machen.

## Eine Testfahrt ohne Extrawürste

Der Plan: Eine klassische Tagestour fahren, Kilometer schrubben, Lenkzeit nutzen und nur in der 45-Minuten-Pause laden. Einzig eine für Lkw passende Ladesäule haben wir im Vorfeld herausgesucht. Denn vor dem Stromzapfen abzusatteln, ist in aller Regel praxisfern. Unser Mittel der Wahl: der neue eActros 600, als Sattelzug ausgeladen auf 37,3 Tonnen. Mit an Bord: Daimler Truck-Versuchingenieur Dirk Stranz, ein erfahrener Techniker ebenso wie ein Liebhaber von Lkw aller Klassen. Er hat uns seinen Prototyp noch vor dem Serienstart Ende des Jahres bereitgestellt – überzeugt davon, dass sein E-Antrieb kein Hindernis darstellt.

Um neun Uhr morgens geht es also los im Entwicklungs- und Versuchszentrum von Daimler Truck in Wörth am Rhein. 97 Prozent Batteriestand zeigt das Multimedia-Display an. Berechnete Reichweite: 540 Kilometer. Sonst sind die Bedingungen aber alles andere als vorteilhaft. Leichter Nieselregen bei zapfigen sechs Grad – ungemütlich für Mensch und Maschine. Dirk hat seinen Prototyp dazu nicht einmal vorkonditioniert! Den Strom für die eingestellten 22 Grad Kabinentemperatur muss also die Batterie locker machen.

Sie kann es aber verschmerzen, ist sie mit 600 Kilowattstunden doch wirklich üppig dimensioniert. Mehr zu schaffen machen dürften ihr da vielmehr die kräftigen Windböen, die immer wieder von seitlich vorn gegen den Sattelzug drücken. Auf der B 9 und später der A 61 westlich an Mannheim vorbei ist der Gegenwind sogar nicht nur zu spüren, sondern auch zu sehen, haben uns hier doch sämtliche Windräder den Rücken zu-gekehrt.

## Konservatives Setting

Panische Reichweiten-Angst an Bord also, nach nicht einmal 100 Kilometern? Nee, wirklich nicht. Auch weil wir schon zum Start konservativ geplant haben. Wir verbleiben also im Standard-Economy-Modus, in dem mit Ausnahme des Kickdowns 85 Prozent der Antriebsleistung abrufbar sind – ziemlich genau 460 PS. Es bleibt weiterhin bei 83 km/h als Setzgeschwindigkeit mit +7 km/h als Überschwinger und -5 km/h als gerade noch akzeptables Limit nach unten. Den Range-Modus mit nur noch 70 Prozent Leistung aktivieren wir nicht.



Bis zum Aussichtspunkt ins Moseltal kurz vor Koblenz genießen wir in aller Elektro-Stille das immer wiederkehrende Schauspiel von fleißigen Energie-Rückfluss auf abschüssigen Passagen und der linearen, mühelosen Halten der Geschwindigkeit in Steigungen. Nur selten wechselt der Antrieb mal vom vierten in den dritten Gang – und auch das lässt sich dann nur mit Blick auf das Kombiinstrument zuverlässig verfolgen. Der erste Kombiinstrument: Um 11.15 Uhr, nach rund 190 gefahrenen Kilometern, sind die Akkus noch zu 62 Prozent gefüllt. Weitere 290 Kilometer Reichweite stehen im Display an. Außen wechseln sich bei sieben Grad immer noch Sonnenschein, Wolken und Regenschauer ab. Der Verkehr fließt.

Für uns ist es jetzt an der Zeit, auf die A 48 abzubiegen, um dann auf der A 3 zur imaginären Abładestelle in Lohmar vor den Toren Kölns zu rollen. Nach der Autobahn-Ausfahrt Lohmar Nord geht es dafür die verwinkelte Innenstadt inklusive dreier enger Kreisverkeiler, in der wir immerhin froh sind über die Treiler-Verfolgung der Mirrorcams. Ohne Verrenkungen das Heck durch die Kurven gleiten zu sehen, ist eine Wohltat!

## Saubere Bilanz zur Halbzeit

Wir halten den Zug zur passenden Gelegenheit in der Stadt kurz an, atmen durch, haken den Hinweg ab und gehen gedanklich in die zweite Halbzeit. Zurück auf der A 3 heißt es schließlich, unsere Wunsch-Ladestation für Lenkzeitpause und Ladestopp anzusteuern: den Aral-Autohof im Gewerbepark Dachsberg in Bad Honnef, der als Teil des Lkw-Lade-Korridors von Aral über eigens eingerichtete Truck-Charger verfügt.

Nach vier Stunden und 18 Minuten verhebt da hier unsere Lenkzeitpause an. Der Bordcomputer meldet 316 gefahrene Kilometer bei einem Durchschnitts-Tempo von 73 km/h. Der Durchschnittsverbrauch wird mit 108,4 kWh pro 100 Kilometern angegeben, der Batterie-Ladestand mit 37 Prozent. Die Rest-Reichweite liegt bei 235 Kilometern und würde damit sogar ohne Stromspritze fast wieder bis nach Hause reichen. Wozu aber? Wir müssen ja eh pausieren, und rund um die vier 300-kW-Ladesäulen lassen sich problemlos vier Sattelzüge parken.

## Spannung an der Ladesäule

Wir bleiben an diesem Tag aber ganz unter uns und damit auch mit unseren Anlauf-Schwierigkeiten allein. Die erste Säule will nicht. „Ladestecker defekt“ spielt ihr Display aus. Die Nervosität steigt, die Stromspannung leidet nach. Die zweite Säule lässt uns nochmal bangen. „Fehler beim Kommunikationsaufbau“, heißt es da. „Bitte versuchen Sie es erneut.“ Ein guter Rat immerhin! Beim zweiten Versuch an der zweiten Säule fließt der Strom nämlich.

Die Spannung steigt ratzfatz auf fast 800 Volt, die Leistung auf 299 kW. Mehr geht nicht, zumindest nicht an dieser Ladestation. Der eActros 600 nuckeln, wo das die Infrastruktur hergibt. Und wenn die ersten Megawatt-Charger stehen, nimmt er auch 1.000 kW und mehr ab. Mercedes-Benz Trucks hat das bereits unter Beweis gestellt in der Lenkzeitpause bei Wörth am Rhein.

Von 20 bis 80 Prozent Ladestand verhebt da unserer halbe Stunde mehr. Im echten Leben auf unserer Test-Tour am Aral Truck-Charger würde es laut Display mit 37 Prozent Ausgangs-Ladestand und 299 kW aber noch 97 Minuten brauchen, bis wir wieder volle 100 Prozent in den Akkus hätten. Das aber wollen wir gar nicht – und die Ladesäule scheint uns die Technik zu verknappen. Nach knapp 40 Minuten kommt ein Display des Chargers „Fehler beim Kommunikationsaufbau“. In der Zwischenzeit sind aber 193 kWh geflossen, der Ladestand ist auf 69 Prozent geklettert und die Lenkzeitpause abgehakt.

Wir ignorieren das „Bitte versuchen Sie es erneut“ diesmal also und fahren um 14.25 Uhr bei einer Reichweiten-Anzeige von nunmehr wieder 380 Kilometern vom Hof. Und was sogleich folgt, ist ein Lehrstück zur Überlegenheit des E-Antriebs im Effizienz-Kapitel: Mit genullem Reiserechner zur gesonderten Übersicht über den Rückweg wandert die Verbrauchsanzeige im ersten Autobahn-Talstück nämlich lustig ins Minus. Der eActros 600 gewinnt Strom und damit Reichweite, wo der Diesel-Actros die Bewegungsenergie nur in heiße Luft verwandeln würde. Eine Situation, die deutlich macht, wieso im E-Lkw Aerodynamik und Rollwiderstand doppelt zählen. Beim Diesel wäre der Energieverlust durch diese Faktoren in der Talfahrt schließlich egal, das würde nur im Geradeauslauf zählen. Beim E-Antrieb zählt es aber immer – in Phasen, in denen Energie aufgebracht werden muss genauso wie in Abschnitten, in denen Energie zurückgewonnen werden kann.

## Im Durchschnitt 71 km/h

Der weitere Verlauf? Unspektakulär. Zweimal bremsen wir ein kleiner Lkw-Stau noch aus, sonst läuft es aber auf der A 3 östlich an Wiesbaden vorbei, auf der A 67 und A 6 kerzengerade in den Süden und schließlich wieder der A 61 und B 9 zurück zum Ausgangspunkt Wörth am Rhein.

581 gefahrene Kilometer stehen dort schließlich auf der Uhr. Acht Stunden und 13 Minuten saßen wir am Steuer, die Durchschnittsgeschwindigkeit ist damit leicht auf 71 km/h gefallen. Viel wichtiger aber: Auch der Stromverbrauch ist nochmal zurückgegangen. Über den gesamten Tag hat der eActros 600 nur sensationelle 98,7 kWh pro 100 Kilometer gebraucht. Das entspricht energetisch ziemlich genau zehn Litern Diesel. Keine Chance für den Verbrenner!

Und die Rest-Reichweite? Genau 200 Kilometer. Selbst einem 10-Stunden-Tag steht der eActros damit nicht im Weg, ganz ohne Ladestopp zusätzlich zur Lenkzeitpause. Wir sagen: Ganz schön gut. Ganz ehrlich.

Text und Fotos: Julian Hoffmann

# 89

## km/h

BETRÄGT DIE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DES EACTROS 600

1 Ladestopp mit Anlaufschwierigkeiten: Erst die zweite Ladesäule lässt den Strom fließen.

2 Extra für Lkw: Die Truck-Stationen des Aral Ladekorridors bieten gut Platz für Sattelzüge.

3 Infrastruktur am Limit: Mit 299 kW wird der eActros betankt. Mehr gibt der Charger nicht her.

## TECHNISCHE DATEN

### Antrieb

Starre Elektroachse mit zwei permanentregten Synchronmotoren und Vier-Gang-Getriebe (knapp 1.000 kg Eigengewicht), 800-V-Technik

Dauerleistung	400 kW / 544 PS
Spitzenleistung	600 kW / 816 PS
Höchstgeschwindigkeit	89 km/h

### Energiespeicher

Drei quer montierte Batteriepakete unter dem Fahrzeugrahmen quertürte Batteriepakete mit LFP-Chemie (Lithium-Eisenphosphat), jeweils ca. 1,5 Tonnen Gewicht und 207 kWh Kapazität, 800-V-Technik

Batteriekapazität insg.	621 kWh installiert / 600 kWh nutzbar
Ladeleistung	CCS mit bis zu 400 kW, Vorrückung für MCS
Ladezeit CCS	rund 60/100 min (20-80 / 10-100 Prozent Ladestand)
Ladezeit MCS	unter 30 min (mit rund einem Megawatt Leistung, 20 bis 80 Prozent Ladestand)
Reichweite	rund 500 km

### Chassis

Vorderachse: 9-to-Achse mit Zweibalg-Luftfederung

Hinterachse: 13-to-E-Achse mit Vierbalg-Luftfederung (Motoren und Getriebe vorgelagert integriert)

Räder v/h	385/55 R 22.5 / 315/70 R 22.5
-----------	-------------------------------

### Produktion

Fahrzeugtypen: SZM und Fahrgestell

Fahrerhäuser: ProCabin als StreamSpace (Testfahrzeug), BigSpace und GigaSpace

Radstände: SZM: 4,0 m / Fahrgestell: 4,6 und 4,9 m

Verkaufsstart / Serienstart: Ende 2023 / Ende 2024

### Testdaten

Testgewicht: 37,3 to

Distanz insg.: 581 km

Verbrauch: 98,7 kWh / 100 km

Durchschnittsgeschwindigkeit: 71 km/h

Performance Ladestopp: 193 kWh in 40 min (300-kW-Ladesäule)



STARTSEITE

# Neue Stufe bei H2-Mobilität gezündet

Mercedes-Benz GenH2 Truck kommt in den Kundeneinsatz – Daimler Truck startet mit fünf Unternehmen in die Erprobung



Als Weltpremiere im Jahr 2020 vorgestellt, startet er vier Jahre später in die Kundenerprobung – der Mercedes-Benz GenH2 Truck. Daimler Truck hat bei der Entwicklung von Wasserstoff-Lkw für den Schwerverkehr damit ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur Serienreife erreicht. Ende Juli feierten Daimler Truck-Vorstandschef Martin Daum und fünf Flottenbetreiber den Start der kundennahen Erprobung der ersten Mercedes-Benz GenH2 Trucks. Als Kulisse für die Veranstaltung vor internationalen Journalisten diente das Entwicklungs- und Versuchszentrum von Daimler Truck in Wörth am Rhein.

Die Wasserstoff-Lkw mit ihren zwei 150 kW starken Brennstoffzellensystemen des Zulieferers Cellcentric – ein Joint Venture von Daimler Truck und Volvo Trucks – werden in unterschiedlichen Anwendungen ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen. Ein Jahr lang sind sie dazu beim Online-Riesen Amazon, beim Wasserstoff-Produzenten Air Products, beim Baustoffproduzenten Holcim, beim Chemieunternehmen Ineos (beziehungsweise dessen Logistikpartner Vervaeke) und beim Logistikdienstleister Wiedmann & Winz im Einsatz.

## Daimler Truck mit Doppelstrategie

Martin Daum sprach von einem großen Moment für Daimler Truck und bekräftigte die Motivation seines Hauses hinter der Doppelstrategie – also dem Ansatz, sowohl auf batterieelektrische als auch auf wasserstoffbetriebene Lkw zu setzen. Der Konzernchef ist überzeugt, dass beide Technologien ihre Berechtigung haben und sich gut ergänzen: Den Elektro-Lkw sieht er eher im Nah- und Regionalverkehr unterwegs, den H2-Lkw im Fernverkehr und in Spezialanwendungen.

Im Gegensatz zu anderen Anbietern von H2-Trucks setzt der Hersteller aus Leinfelden-Echterdingen auf flüssigen Wasserstoff. Dafür spricht seiner Ansicht nach vor allem die höhere Energiedichte. Somit sind deutlich größere Reichweiten möglich. Die zwei verbauten Edelstahl tanks fassen jeweils 44 Kilogramm. Damit können Fahrer nach einem Tankstopp Entfernungen zurücklegen, die vergleichbar mit denen von Diesel-Lkw sind. Das belegte Daimler Truck im September vorigen Jahres, als ein GenH2 Truck-Prototyp eine Etappe von 1.047 Kilometern von Wörth nach Berlin am Stück bewältigte.



„Neben dem Lkw sind auch eine entsprechende Lade- und Tankinfrastruktur sowie Kostenparität mit konventionellen Fahrzeugen erforderlich“

MARTIN DAUM,  
VORSTANDSVORSITZENDER  
DAIMLER TRUCK



Mit dem Fahrzeug allein ist es aber nicht getan. Daimler Truck wies darauf hin, dass es weitere Voraussetzungen für die Akzeptanz von Lkw mit Batterien und Brennstoffzellen braucht. „Hierfür sind auch eine entsprechende Lade- und Tankinfrastruktur sowie Kostenparität mit konventionellen Fahrzeugen erforderlich“, betonte Vorstandschef Daum. Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), sieht beim Aufbau eines bedarfsgerechten Wasserstoff-Tankstellennetzes auch die Politik, Bundesnetzagentur und Energiewirtschaft in der Pflicht. Es brauche ehrgeizigere Ausbauziele in der EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und abseits von Regelwerken ein deutlich höheres Tempo.

## Eine Technologie allein reicht nicht

Lobend hob Müller den Beitrag der deutschen Fahrzeugbauer für eine erfolgreiche Antriebswende hervor, die für Pioniergeist und Fortschritt stünden. Wie der Daimler Truck-Chef ist auch die VDA-Präsidentin überzeugt, dass eine Technologie allein nicht zum Klimaziel führt, sondern es dafür auch Wasserstoff-Lkw braucht. Mit den Worten „keine CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Einsatz von grünem Wasserstoff, hohe Reichweiten, schnelle Tankvorgänge“, brachte sie die Vorteile dieser Fahrzeuge auf den Punkt.

Geht es um grünen Wasserstoff, kommt das US-amerikanische Unternehmen Air Products ins Spiel, nach eigenen Angaben größter Produzent von Wasserstoff weltweit. Das Unternehmen hat angekündigt, 15 Milliarden Dollar für Großprojekt H2 in die Hand zu nehmen. Ein derartiges Investment zu tätigen, ohne zu wissen, wo und wann es den konkreten Bedarf gebe, sei ein schwieriges Unterfangen, erläuterte Konzernchef Seifi Ghasemi. „Es ist wundervoll zu sehen, dass es nun Anwendungen dafür gibt und diese Fahrzeuge auf den Straße kommen.“

Air Products bietet das Komplettpaket rund um den Energieträger an – Produktion, Transport, den Bau von Anlagen und die Transformation von gasförmigem zu flüssigem Wasserstoff. Letzteren tankt fortan auch der GenH2 Truck, der für Air Products in Deutschland unterwegs ist. Das Fahrzeug könne exakt wie ein Diesel-Lkw disponiert werden, erklärte Caroline Stancell, Verantwortliche für die Wasserstoff-Mobilität bei Air Products. Insgesamt 3.000 Lkw betreibt das Unternehmen weltweit – entsprechend groß ist das Interesse, das eigene Produkt auch selbst einzusetzen beziehungsweise zu tanken.



Als einziger mittelständischer Logistikdienstleister mit von der Partie im Rahmen der Kundenerprobung ist Wiedmann & Winz aus Geislingen an der Steige. Das Unternehmen setzt den Gen H2Truck im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr für seinen Kunden DP World ein. Dabei transportiert es Seecontainer zu Kunden in Süddeutschland und im grenznahen Ausland. Seit Dezembers hat Wiedmann & Winz ein batterieelektrisch angetriebenen eActros 300 als Sattelzugmaschine in der Flotte, nun kommt eine weitere innovative Antriebstechnologie hinzu.

„Damit senden wir ein deutliches Signal, dass wir es ernst meinen mit der Antriebswende und uns auch als Unternehmen dem Klimaschutz verpflichtet sehen“, sagt Geschäftsführer Dr. Michäel Leget. Auch er Geschäfte für die Technologieoffenheit. Es brauche neben Elektro- und Wasserstoff-Lkw weiterhin moderne Verbrennungsmotoren, die nahezu klimaneutral mit HVO-Diesel und E-Fuels betrieben werden können – „als Ergänzung, als Alternative und als Sicherheitsreserve.“

## Praxiseinsatz wird dokumentiert

Wie sich die GenH2 Trucks nun in der Praxis schlagen und was die Fahrer und Fuhrparkverantwortlichen sagen, wird Daimler Truck in den nächsten Monaten minutiös dokumentieren, um daraus weitere Rückschlüsse zu ziehen. Bei den ausgewählten fünf Kunden handele es sich um Praxispartner, die man lange kenne, auf die man sich verlassen könne und die unterschiedliche Anwendungsfälle darstellen. „Denn jeder Einsatz stellt andere Anforderungen“, erklärte Rainer Müller-Finkeldei, Leiter der Produktentwicklung bei Mercedes-Benz Trucks.

Daher sei er gespannt auf den Austausch mit den Praktikern, die den Truck jeden Tag aufs Neue in ihrem jeweiligen Transportalltag auf Gehe und Nieren testen. Bildlich gesprochen, gehe es nun darum, bei ihnen allen gesprochen, dem Beifahrersitz Platz zu nehmen, zuzuschauen, zuzuhören und zu lernen.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Daimler Truck

Der Online-Versandhändler Amazon ist eines von fünf Unternehmen, das den GenH2 im Livebetrieb testet.

## DIE MEILENSTEINE

Das sind die wichtigsten Etappen beim Mercedes-Benz GenH2 Truck auf dem Weg zur Serienreife:

- September 2020: Der GenH2 Truck feiert als Konzeptfahrzeug im Beisein des damaligen Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer (CSU) seine Weltpremiere in Berlin.
- April 2021: Daimler Truck und Volvo Trucks gründen das Gemeinschaftsunternehmen Cellcentric. Es beginnt an unterschiedlichen Standorten mit der Entwicklung von Brennstoffzellensystemen für den mobilen und stationären Einsatz.
- Oktober 2021: Daimler Truck erhält die Straßenzulassung für den GenH2 Truck, um ihn auch außerhalb des Testgeländes in Wörth zu erproben.
- November 2022: Der GenH2 Truck hat seine Höhererprobungen absolviert, dabei ging es auch über den Brennerpass – einer der Hauptkorridore für den europäischen Gütertransport.
- September 2023: Der Hashtag des Monats Truck #HydrogenRecRun – Daimler Truck schickt den GenH2 Truck auf Rekordfahrt, er schafft mit einer Tankfüllung 1.047 Kilometer.
- Juni 2024: Cellcentric startet am Standort Esslingen-Pliensauvorstadt in die Pilotfertigung von Brennstoffzellensystemen, das spätere der industriellen Fertigung soll in Weilheim an der Teck entstehen.

## TECHNISCHE DATEN

<b>Antrieb</b>	Starrachse mit zwei integrierten Elektromotoren und Zwei- bzw. Vier-Gang-Getriebe (Proto/Serie)
<b>Leistung</b>	Proto: 460/660 kW (Dauer/Spitze); Serie: 400/über 600 kW (Dauer/Spitze)
<b>Leistung Brennstoffzelle</b>	Proto: 2 x 120 kW; Serie: 2 x 150 kW
<b>Energie-speicher</b>	Gas-H2-Proto: vier rechts und links seitlich am Rahmen montierte 350-bar-Flaschen mit insg. 18 kg H2; Flüssig-H2-Proto: zwei rechts und links seitlich am Rahmen montierte Cryo-Tanks mit insg. 80 kg H2; Pufferbatterie: 70 kWh installiert / 55 kWh nutzbar
<b>Lade-/Tankzeit</b>	ähnlich zum Diesel-Lkw
<b>Reichweite</b>	bis 1.000 km
<b>Fahrzeugtyp</b>	Sattelzugmaschine
<b>Gewichte</b>	Nutzlast: 25 to
<b>Radstand</b>	k.A.
<b>Serienstart</b>	zweite Hälfte des Jahrzehnts

**STARTSEITE**

**EXKLUSIV FÜR  
UNSERE LESER**

Gute Gründe, regelmäßig trans  
aktuell zu lesen ...

trans aktuell Vorteilswelt

trans aktuell digital 15-2024

**trans aktuell**  
SYMPOSIEN

# Stückgut bei Rhenus



Für Profis von Profis, so lautet das Motto der trans aktuell-Symposien. Im Rahmen ihrer praxisnahen Veranstaltungsreihe bietet die Fachzeitschrift trans aktuell exklusive Symposien für die Transport- und Logistikbranche. Diese garantieren aktuelle Themen und einen hohen Praxisbezug. Das zeigt sich unter anderem daran, dass die Symposien vor Ort bei den Transport- und Logistikunternehmen stattfinden. Neben hochkarätigen Vorträgen von Branchenkennern, Best-Practice-Lösungen

und kontrovers besetzten Diskussionsrunden steht bei jeder Veranstaltung ein Blick hinter die Kulissen des jeweiligen Gastgebers auf dem Programm. Das nächste Symposium unter dem Titel „Profitabel bleiben – Wirtschaftlichkeit im Stückgutverkehr“ findet am Mittwoch, 21. August 2024, bei Rhenus Freight Logistics in Dietzenbach als Hybridveranstaltung mit wahlweiser Präsenz- oder Online-Teilnahme statt.

Mehr dazu: [www.eurotransport.de/tasymposien](http://www.eurotransport.de/tasymposien)

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



Anzeige



**5. NOVEMBER 2024**

in Herzogenaurach bei

**SCHAEFFLER**

und im Anschluss die Verleihung  
des Eco Performance Award



**INFOS UND  
ANMELDUNG**

[www.eurotransport.de/](http://www.eurotransport.de/)  
[zero-emission-summit](http://zero-emission-summit)

**zero emission  
SUMMIT**



VERANSTALTER

**trans aktuell**

[eurotransport.de](http://eurotransport.de)  
DAS NUTZFAHRZEUPORTAL

BUSINESSPARTNER

**ALCOA**

**KRONE**  
Wir transportieren Zukunft

**eurotransport TV**



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

[eurotransport.de/tv](http://eurotransport.de/tv) (werbefrei)

[youtube.com/@FERNFAHRER](https://youtube.com/@FERNFAHRER)

[facebook.com/fernfahreromagazin](https://facebook.com/fernfahreromagazin)

[youtube.com/@Eurotransportde](https://youtube.com/@Eurotransportde)

[facebook.com/eurotransport.de](https://facebook.com/eurotransport.de)

[instagram.com/fernfahreromagazin](https://instagram.com/fernfahreromagazin)



Das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge ist ein unverzichtbares Kompendium für Firmenkunden in der Speditions- und Logistikbranche. Das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge 2024 verfügt auf rund 100 Seiten über die wichtigsten Informationen zu rund 800 Herstellern, Produkten und Dienstleistungen in 60 Rubriken sowie 33 Porträts namhafter Unternehmen. Damit bildet das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge 2024 die komplette Palette der Nutzfahrzeugbranche ab und wird darüber hinaus in der Online-Version unter [www.eurotransport.de/wiw](http://www.eurotransport.de/wiw) regelmäßig aktualisiert. Das E-Paper steht unter [www.eurotransport.de/wiwpdf](http://www.eurotransport.de/wiwpdf) zum kostenlosen Download zur Verfügung.

**KONTAKT**

**Der schnelle Draht bei  
Fragen und Anregungen**

**Redaktion**

Tel. 07 11/7 84 98-31

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

**Vertrieb**

Tel. 07 11/7 84 98-17

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



**STARTSEITE**

LEASING/LKW-VERMIETUNG

# GROSSE LADUNGEN, FLEXIBLE LÖSUNGEN

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.  
Drive the Future.

**BFS**  
BUSINESS & FLEET SERVICES

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

**WALTER LEASING**

## Tautliner zu verkaufen

Neue Panel Farbe nach Wahl.

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

Preis ab **€ 4.900,-**

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

**HSchoch**

HS-BOX® P4000®  
das Palettenstaukastensystem

HS-BOX® LB1000\*  
unser Ladeboxeinsatz

KAUFGESUCHE

**wirkaufenkws.de**

IMMOBILIEN

**Kühl- und Lagerfläche**

Wo: 49685 Emstek  
Autobahn: 7,5 km von der A1  
Gekühlte Fläche: 15.000 qm<sup>2</sup>

**Kontakt:**  
Claudia Borchers  
c.borchers@borchers-immobilien.de

Dieses Anzeiger kostet im **KOMBIMARKT** je Monatsbuchung **€ 135,-** und hat das Format 1-spaltig - 30 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98 94 E-Mail: norbert.blucke@etm.de

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

QR Code

Scan mich!

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

**HELLEN SIE MÄDCHEN, SICH ZU ENTFALTEN.**

Mit einer Patenschaft Gewalt bekämpfen.

Werden Sie Patentin!  
plan.de

**PLAN INTERNATIONAL**

**IAA TRANSPORTATION** Hannover 17. - 22.09.2024

Besuchen Sie uns!  
Freigelände - P61

# HS-BOX® FAMILY

UNSERE CLEVEREN PLATZHALTER

\* Nur in Verbindung einer Neubestellung der HS-Box® P4000® erhältlich, keine optionale Nachrüstung möglich.

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

#hsschoch  
hs-schoch.de

WERKSTATT

**2024 NEUES**

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

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

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

**www.lkw-aluraeder.de**

**ALCOA WITTEC**  
autorisierter Grobhandel

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

H. Lauterbach GmbH  
Bölecker Landstr. 37  
59581 Warstein

Tel. +49 (0)2902 856  
Fax +49 (0)2902 57514  
info@lkw-aluraeder.de

www.transaktuell.de

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

QR Code

Scan mich!

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

Mehr Infos unter: ☎ 040 - 60 94 55 30

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

**EIN LEBEN VERÄNDERN!**

Mit einer Patenschaft können Sie Mädchenrechte stärken.

WERDEN SIE PATE!

**Plan International Deutschland e.V.**  
www.plan.de

**PLAN INTERNATIONAL**  
Gibt Kindern eine Chance

www.transaktuell.de

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

QR Code

Scan mich!

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

Mehr Infos unter: ☎ 040 - 60 94 55 30

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

**SOS KINDERDORF**

**SOS-Kinderdorf schenkt Kindern in Not ein neues, liebevolles Zuhause.**

Weil jeder eine Familie braucht.

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

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

VERANSTALTUNGEN

**17|18 AUGUST 2024**

**TONGRUBE AGA**  
Kleinaga  
07554 Gera

**EUROPA TRUCK TRIAL**  
www.europatrucktrial.org

TICKETS:  
1-Tageskarte 28,00  
2-Tageskarte 25,00  
ermäßigte Karten für Studenten, Pensionisten 1 Tag 15,- / 2-Tage 20,-  
Kinder bis 14 Jahre frei

Sa + So von 9:00 - 18:00 Uhr  
www.europatrucktrial.org/ticketinfo/

**BNS BAUMSCHNITZEN**  
**MBO**  
**CITYDRINKS**  
**motorcraft**  
**IVECO**

**HSchoch**  
**EURO PART**  
**ERROAD**  
**TRUCKTRIAL**

**FERNFAHRER**  
**MAZDA**  
**KFZ anzeiger**  
**baublatt**  
**BFS**  
**HDC**  
**vital-line.com**

AUS- UND WEITERBILDUNG

**ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?**

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

**FAHRSCHULE B. MUELLN**  
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT  
WWW.FAHRSCHULE-MUELLN.DE | TEL. 07024 8036119  
TRUCKEN IN NÜRTINGEN & KÖLNEN

Bewirb Dich hier!

QR Code

**DAS SCHÖNSTE GESCHENK FÜR KINDER: EINE ZUKUNFT.**

Das ist die **KRAFT** der Patenschaft.

Jetzt Pate werden und helfen!

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

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

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

ab 5,- im Monat

Spendenkonto 97 0 97  
Bank für Sozialwirtschaft  
BLZ 370 205 00

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

VERSCHIEDENES

**2024 NEUES**

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

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

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

**NEUE HOTLINE**

**00800 03627867**

KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop**  
www.docstop.eu

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

Unser Ziel:  
**Sie werden Pate und sie geht zur Schule.**

Ulrich Wiedert: **Mädchen brauchen Ihre Hilfe!**

Mehr Infos: [www.plan-deutschland.de](http://www.plan-deutschland.de)

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

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

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

**www.transaktuell.de**

**DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER**

**STARTSEITE**

# Impressum

**trans aktuell digital**

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport, Logistik und Management

**Herausgeber:** Matthias Rathmann

**Chefredaktion trans aktuell:**

Ilona Jüngst

**Redaktion:**

Ralf Lanzinger,  
Carsten Nallinger,  
Franziska Nieß

**Weitere Mitarbeiter:**

Markus Bauer, Julian Hoffmann, Nicole Holzer

**Grafik/Produktion:**

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

**Sekretariat:** Uta Sickel

**Verlag:**

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

**Geschäftsführer:**

Bert Brandenburg und Oliver Trost

**Anschrift von Verlag und Redaktion:**

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

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

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

**Anzeigenleitung:**

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

**Anzeigenmarkt:**

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

**Vertrieb:**

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

**Anzeigenverwaltung:**

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

**Herstellung:**

Thomas Eisele

**trans aktuell** erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr,  
davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der  
Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht  
geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten,  
© by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder  
Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell  
im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in  
Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt  
ab Verlag (Lieferung frei Haus):

Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr,  
Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage.

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatriku-  
lationsbescheinigung einen Nachlass von 40%  
gegenüber dem Kauf am Kiosk.

ISSN-Nummer 0947-7268

**Abonnenten-/Leserservice:**

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

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

**Ihr Kontakt zur Redaktion:**

Handwerkstraße 15,  
70565 Stuttgart

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

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

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

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

**Abonnenten-/Leserservice:**

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

**STARTSEITE**

Unterstützer von

