



Investitionen und Infrastruktur

Warten auf den Bauboom

Das Infrastruktur-Sondervermögen soll Investitionen beschleunigen. In der Baustofflogistik kommt davon bislang wenig an. Warum der erwartete Bauboom noch auf sich warten lässt.

Das besondere Bild

Renault eröffnet Logistikanlage

Renault Deutschland hat in Brühl ein neues Ersatzteillogistikzentrum mit 90 Roboter-systemen in Betrieb genommen.

Kommentar

Geld allein betoniert keine Straßen

Geld allein saniert keine Brücken. Bund und Länder müssen jetzt Planungs- und Bauprojekte konsequent vorantreiben.

Hintergrund

Actros auf H₂

Daimler Truck bringt mit Keyou ab 2027 einen Wasserstoff-Lkw mit bis zu 650 Kilometern Reichweite auf den Markt.

Hintergrund

Anpassung der Lieferketten

Laut Kontrollbehörden nutzen Kriminelle legale Warenströme – Cannabis kommt per Brief- oder Paketsendung.



Politik und Wirtschaft

Maßnahmen gegen Fahrermangel

Änderungsverordnung zur Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung – einfacherer Zugang für ausländische Fahrer möglich.

Moderner und schneller

Zusammen mit dem Pkw-Führerscheinwerb beschließt der Bund minimale Änderungen für die Lkw-Fahrausbildung.

Für eine sichere Straße

Das Deutsche Fahrtenschreiberforum DFF bearbeitet als Verein das Fahrpersonalrecht – mehr Kontrollierbarkeit als Ziel.

Verwundbare Infrastruktur

Vollsperrung einer wichtigen Vorlandbrücke in Bonn – BWL fordert mehr Transparenz und Mitsprache.

„Jetzt bekommen wir die Quittung“

Nordbrücke in Bonn, Eifelbrücke in Köln – was laut Hans-Ewald Schneider vom Logistiker Hasenkamp schief läuft.

Entlastung für die Branche

Energiesteuer noch bis 30. Juni gesenkt – BGL und Bundesländer fordern weitere Maßnahmen.



Schwerpunkt Kosten sparen

Neue Ansätze gegen Kostendruck

trans aktuell-Symposium zeigte Wege zu mehr Effizienz im Fuhrpark durch bessere Planung und Dateneinsatz.

KI als Hebel einsetzen

Digitalisierung nutzen, um Kosten zu sparen – Fahrertraining, Workflow-Automatisierung, Werkstattprozesse.



Spedition und Logistik

Nachhaltigkeit gewinnt

Bis zum 30. Juni für den Eco Performance Award (EPA) 2026 bewerben. Welche Konzepte und Ideen die Jury überzeugen.

Für jedes Problem eine Lösung

Emons BEWARE bietet Gefahrgut-, Sonder- und Entsorgungstransporte an – und 120 eigene Behälter zum Vermieten.

Neue Allianz zum Laden

Joint Venture des Logistikdienstleisters Dettendorfer und der Energie Südbayern – Ladepark an der A9 eröffnet.

Speditionspartner überzeugen

DHL Group ersetzt Treibhausgas-Kompensation durch mehr Insetting – neue Investitionen in die E-Flotte.



Schwerpunkt Logistikimmobilien

Strom entscheidet über Standort

Immer häufiger entscheidet die verfügbare Anschlussleistung über neue Logistikstandorte – das verändert die Planung.

ETM Award 2026

Champions der Branche

Verleihung des ETM Award 2026 – das sind die Sieger der Nutzfahrzeugbranche.



Management

Ladungen verschwinden spurlos

Phantomfrachtführer bringen Speditionen um wertvolle Ladungen – die Branche fordert mehr Prävention.



Fahrzeug und Technik

Ein besonderes Örtchen im Lkw

BGL und das Autohaus Kunzmann präsentieren den „Brummi SANI Tower“ – kompakte Sanitäreinrichtung für unterwegs.

Von Herausforderung keine Spur

Unterwegs mit dem Mercedes eActros 600 Safety-Truck und Milence – wenn E-Antrieb und Laden einfach problemlos sind.

Gelungene Überraschung

Ford Pro bietet mit dem Transit City einen kosteneffizienten E-Transporter – gebaut wird das Modell in China.

Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Warten auf den Bauboom

Was das Sondervermögen des Bundes (SVIK) in der Baustofflogistik bewirkt



Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) sollte Rekordinvestitionen von Bund, Ländern und Kommunen ermöglichen. Der Bund stellt mehr als 500 Milliarden Euro bereit. Wie weit sind die Pläne für Schulen und Kitas, Bahnstrecken und Straßen schon in der Umsetzung – und spürt die Logistikbranche schon etwas von dem erhofften Bauboom?

„Wir warten darauf“, lautet die Antwort von Jochen Quick, Geschäftsführer von Quick Baustoffe und Präsident des Bundesverbands für Eigenlogistik und Verlader (BWVL), auf die Frage nach den Mitteln des SVIK. „Es sind vereinzelt Autobahnausschreibungen zu sehen, aber im Vergleich zum riesigen Bedarf im Rheinland und im Ruhrgebiet und der nicht anders als marode zu nennenden Infrastruktur in diesen Gebieten, ist es nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein“, sagt Quick gegenüber trans aktuell.

Die Frage sei auch, wie viel von den neuen Ausschreibungen sowieso aus dem allgemeinen Verkehrshaushalt gekommen wäre, und was durch das Sondervermögen Infrastruktur jetzt möglich wurde. Es dauere nach wie vor viel zu lange, bis die Maßnahmen in die Umsetzung kommen. Darüber hinaus zeige sich immer mehr die finanzielle Misere der Kommunen, die nicht am Sondervermögen beteiligt wurden und trotz größten Bedarfs so gut wie gar nichts mehr aus schreiben können.

In der Baulogistik nicht gezündet

In der Baulogistik hat das SVIK laut Erwin Stöhr, Geschäftsführer von Stöhr Logistik mit Sitz in Rottenacker, bislang noch nicht gezündet. „Die Auftragslage hat sich zwar stabilisiert und es zeichnet sich wieder ein leichter Aufwärtstrend ab, jedoch sehen wir derzeit keinen direkten Zusammenhang mit dem Sondervermögen Infrastruktur“, sagt Stöhr auf Nachfrage von trans aktuell. Für die Baulogistik habe das SVIK bisher eher ein Signal für zukünftige Investitionen und Erwartungen ausgelöst als einen tatsächlichen Boom auf den Baustellen.

„Die Auftragslage in der Baustofflogistik entwickelt sich derzeit jedoch insgesamt positiv“, sagt Stöhr. „Wir gehen davon aus, dass die schwierige Marktphase überwunden ist und in den kommenden Monaten wieder mit steigenden Mengen zu rechnen ist.“

Von der Bundesregierung seien vor allem eine schnellere Umsetzung von Bauprojekten – insbesondere im kommunalen Bereich – sowie stärkere Anreize für den Wohnungsbau zu wünschen. „Für die Baulogistik sind aus unserer Sicht weniger neue Förderankündigungen entscheidend, sondern vielmehr verlässliche Rahmenbedingungen und eine zügige Realisierung geplanter Projekte“, so Stöhr.

Roland Rüdinger, Geschäftsführer der Rüdinger Spedition aus Krauthelm, spürt bislang keine Auswirkungen des SVIK. Rüdinger wünscht sich von der Bundesregierung „als Entschädigung für die vielen Tempobegrenzungen innerorts mehr Umgehungsstraßen“. Eine schnellere Baustellen durchführung durch die Komplettfinanzierung der Baumaßnahmen am Anfang wäre ebenfalls gut. Oft würden Baustellen zeitlich in die Länge gezogen, weil die Finanzierung auf mehrere Jahre angelegt sei. Die Baufirmen könnten also schneller bauen – dürfen aber nicht.

„Das Sondervermögen ist politisch beschlossen, in der Baulogistik aber bisher kaum spürbar. Geld allein reicht nicht – wir brauchen schnellere Genehmigungen, weniger Bürokratie und verlässliche Rahmenbedingungen für alternative Antriebe. Erst dann kommt der Impuls auch auf der Straße und auf der Baustelle an“, sagt Axel Frey, CEO der Seifert Logistics Group mit Sitz in Ulm, gegenüber trans aktuell. Der Abfluss der Mittel in konkrete Projekte verlaufe schleppend, die Baustoffbranche sei weiterhin extrem ruhig.

Schritt in die richtige Richtung

Im Logistiknetzwerk LogCoop, dem auch die Seifert Logistics Group angehört, gibt es laut Bernd Focke, Mitglied der Geschäftsleitung und Projektkoordinator des LogCoop-Arbeitskreises Baustofflogistik „keine wesentlichen vernehmbaren Resonanzen, die auf den Aufschwung hindeuten“. „Das Sondervermögen ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung“, sagt Focke. Ob es wirklich zünde, entscheide sich jedoch nicht an der Höhe der Mittel, sondern daran, wie schnell Projekte tatsächlich auf die Baustelle kommen. „Mein Eindruck ist, dass wir in Genehmigungs-, Planungs- und Finanzierungsphasen feststecken.“

Das RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung hat im Auftrag des Bundesverbands Baustoffe – Steine und Erden (BBS) eine Kurstudie zur Verwendung der Mittel in der Baubranche erstellt. Das Fazit: Das SVIK wird deutlich weniger wirtschaftliche Impulse auslösen als erwartet. Grund sei die Zweckentfremdung der Investitionen.

Rund 40 Prozent des SVIK lösen laut der Studie über die gesamte Laufzeit tatsächlich zusätzliche Investitionen aus. Der Rest ersetze bereits geplante Ausgaben oder kompensiere Kürzungen im regulären Bundeshaushalt. Das Bruttoinlandsprodukt wachse mit Sondervermögen im Durchschnitt nur um 0,2 Prozent pro Jahr stärker als ohne die zusätzlichen finanziellen Mittel des Bundes.

Positive Effekte zeigen sich laut der Studie am ehesten im Tiefbau. Dieser wachse im Durchschnitt um zwei Prozent pro Jahr – rund 0,4 Prozent mehr als ohne Sondervermögen. Die zusätzlichen Bauaktivitäten würden zudem den Bedarf an mineralischen Rohstoffen erhöhen. „Mineralische Rohstoffe sind die Grundlage jeder Infrastruktur. Wenn das Sondervermögen wirken soll, muss auch die Rohstoffgewinnung am Beginn der Wertschöpfungskette Bau politisch mitgedacht werden“, sagt Matthias Frederichs, Hauptgeschäftsführer des BBS.

Text: Franziska Nieß | Foto: Adobe Stock - keBu.Medien



„Wir warten darauf“

JOCHEN QUICK, GESCHÄFTSFÜHRER VON QUICK BAUSTOFFE UND PRÄSIDENT DES BUNDESVERBANDS FÜR EIGENLOGISTIK UND VERLADER (BWVL)

DAS SONDERVERMÖGEN INFRASTRUKTUR UND KLIMANEUTRALITÄT (SVIK)

- Stand Ende Mai 2026 sind nach Angaben des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) rund 47 Milliarden Euro des SVIK abgeflossen (nur Bundesanteil, inklusive Zuweisung an den KTF).
- Insgesamt stellt der Bund in den nächsten zwölf Jahren mehr als 500 Milliarden Euro für die verschiedensten Bereiche bereit.
- Neben der Modernisierung der Infrastruktur ist die Klimaneutralität bis 2045 zentrales Ziel des SVIK.
- Der Verkehr ist laut dem B2B-Ausschreibungsportals rundum.ai der Bereich, in dem das Sondervermögen am sichtbarsten ankommt.

Al-Wazir fordert klare Prioritäten für Infrastruktur



STARTSEITE

Renault eröffnet Logistikanlage

Foto: Renault Group



Renault Deutschland hat in Brühl ein neues Ersatzteillogistikzentrum in Betrieb genommen. Die vollautomatisierte Anlage verfügt über rund 90 Robotersysteme.



STARTSEITE

Geld allein betoniert keine Straßen



Foto: Adobe Stock - Ronald Rampsch

Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz steht bereit, doch auf den Straßen geht bislang nur wenig voran. Ganz im Gegenteil, es häufen sich die Hiobsbotschaften – wie aktuell bei der Bonner Nordbrücke.

Die Bundesregierung hat das große Problem der mangelnden Planungs- und Baukapazitäten erkannt. Bürokratieabbau und vereinfachte Genehmigungsverfahren stehen jetzt im Vordergrund, etwa mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz.

Sobald das verabschiedet ist, dürfen Bund und Länder aber keine Zeit mehr verlieren, sie müssen planen und bauen, was möglich ist. Denn die Gefahr ist groß, dass das Sondervermögen ansonsten über die nächsten Jahre klammheimlich für allgemeine Haushaltsaufgaben verwendet wird – ohne dass auch nur ein einziger zusätzlicher Kilometer Asphalt saniert wurde. Der kommende Haushalt 2027 wird zeigen, ob die Politiker diese Aufgabe verstanden haben.



Ilona Jüngst
Chefredakteurin

Mehr zum Thema

Actros auf H₂

Daimler Truck kooperiert mit Keyou beim Wasserstoff-Verbrenner



Daimler Truck öffnet dem Wasserstoff-Verbrennungsmotor die Tür zum schweren Fernverkehr. Der Nutzfahrzeughersteller kooperiert künftig mit dem Münchner Wasserstoff-Spezialisten Keyou, um Lkw mit H₂-Verbrennungsmotor auf Basis bestehender Mercedes-Benz-Technik auf den Markt zu bringen.

Markteinführung 2027

Erstes Modell soll die Keyou HICE.40 Sattelzugmaschine sein. Die Markteinführung ist für Ende 2027 vorgesehen. Für die Branche ist das mehr als eine weitere Wasserstoff-Ankündigung. Denn Daimler Truck setzt hier nicht auf eine komplette Eigenentwicklung, sondern auf ein Kooperationsmodell: Der Actros L 1848 und ein 12,8-Liter-Motor aus Mannheim bilden die technische Basis.

Daimler Truck verfolgt bei der Dekarbonisierung eine Doppelstrategie aus batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben. Batterieelektrische Lkw sollen viele planbare Einsätze bis in den schweren Fernverkehr abdecken. Brennstoffzellen-Lkw bleiben für flexible Langstrecken mit sehr großen Reichweiten im Fokus. Der Wasserstoff-Verbrenner kommt nun als zusätzliche Option hinzu. Seine Stärken liegen vor allem in der Robustheit, der geringeren Systemkomplexität im Vergleich zur Brennstoffzelle und der Möglichkeit, vorhandene Fahrzeug- und Motorenplattformen weiter zu nutzen. Genau das ist der entscheidende Punkt: Statt komplett neue Fahrzeuge zu entwickeln, kann die Technologie auf bestehender Serienbasis schneller industrialisiert werden.

Keyou arbeitet seit Jahren daran, konventionelle Verbrennungsmotoren auf Wasserstoff umzurüsten. Mit Daimler Truck bekommt Keyou jetzt Zugang zu einer deutlich größeren industriellen Basis. Die Zusammenarbeit soll die H₂-Verbrennertechnologie aus der Pionierphase stärker in Richtung skalierbarer Serienanwendung bringen.

Geplant ist, dass Daimler Truck Mercedes-Benz Actros L 1848 als Sattelzugmaschinen sowie Motoren auf Basis der bestehenden 12,8-Liter-Plattform an Keyou verkauft. Die technische Anpassung auf Wasserstoff übernimmt Keyou. Der Umbau der Fahrzeuge und die Integration des Keyou-inside-Motors sollen durch qualifizierte externe Dienstleister erfolgen.

650 Kilometer Reichweite

Das Ergebnis ist die Keyou HICE.40. Die Sattelzugmaschine ist für 40 Tonnen Gesamtgewicht ausgelegt, soll mit 350-bar-Druckwasserstoff fahren und eine Reichweite von bis zu 650 Kilometern erreichen. Die Leistung soll bei bis zu 350 kW liegen. Für viele Flottenbetreiber ist das ein interessanter Wert: Die Reichweite liegt deutlich über typischen batterieelektrischen Verteilerprofilen, bleibt aber unter dem, was Daimler Truck langfristig mit Brennstoffzellen-Lkw und Flüssigwasserstoff anpeilt.

Der H₂-Verbrenner dürfte vor allem dort interessant werden, wo Betreiber robuste Technik, hohe Nutzlast und kurze Tankzeiten benötigen, aber keine extremen Fernverkehrsreichweiten über 1.000 Kilometer verlangen. Denkbar sind schwere regionale und überregionale Verkehre, Pendelverkehre, Werkslogistik, Hafenhinterlandverkehre oder Einsätze mit eigener oder vertraglich gesicherter Wasserstoffversorgung. Keyou will die Fahrzeuge nicht nur verkaufen oder verleasen, sondern auch als Teil eines „Hydrogen Mobility as a Service“-Ansatzes anbieten. Dazu können Versicherung, Service- und Wartungspakete sowie Tankkonditionen über Partner gehören.

So spannend die Technologie ist: Ohne Wasserstoff-Tankstellen bleibt sie Theorie. Daimler Truck verweist deshalb auf den parallelen Aufbau einer H₂-Infrastruktur, die gasförmigen und flüssigen Wasserstoff abgeben kann. Das ist wichtig, weil heutige H₂-Verbrennungsmotoren gasförmigen Wasserstoff nutzen, während Daimler Truck bei Brennstoffzellen-Lkw auf Flüssigwasserstoff setzt. Eine integrierte Infrastruktur könnte beide Welten verbinden und die Auslastung der Tankstellen verbessern.

Text: Carsten Nallinger | Foto: Daimler Truck

Für
40
Tonnen

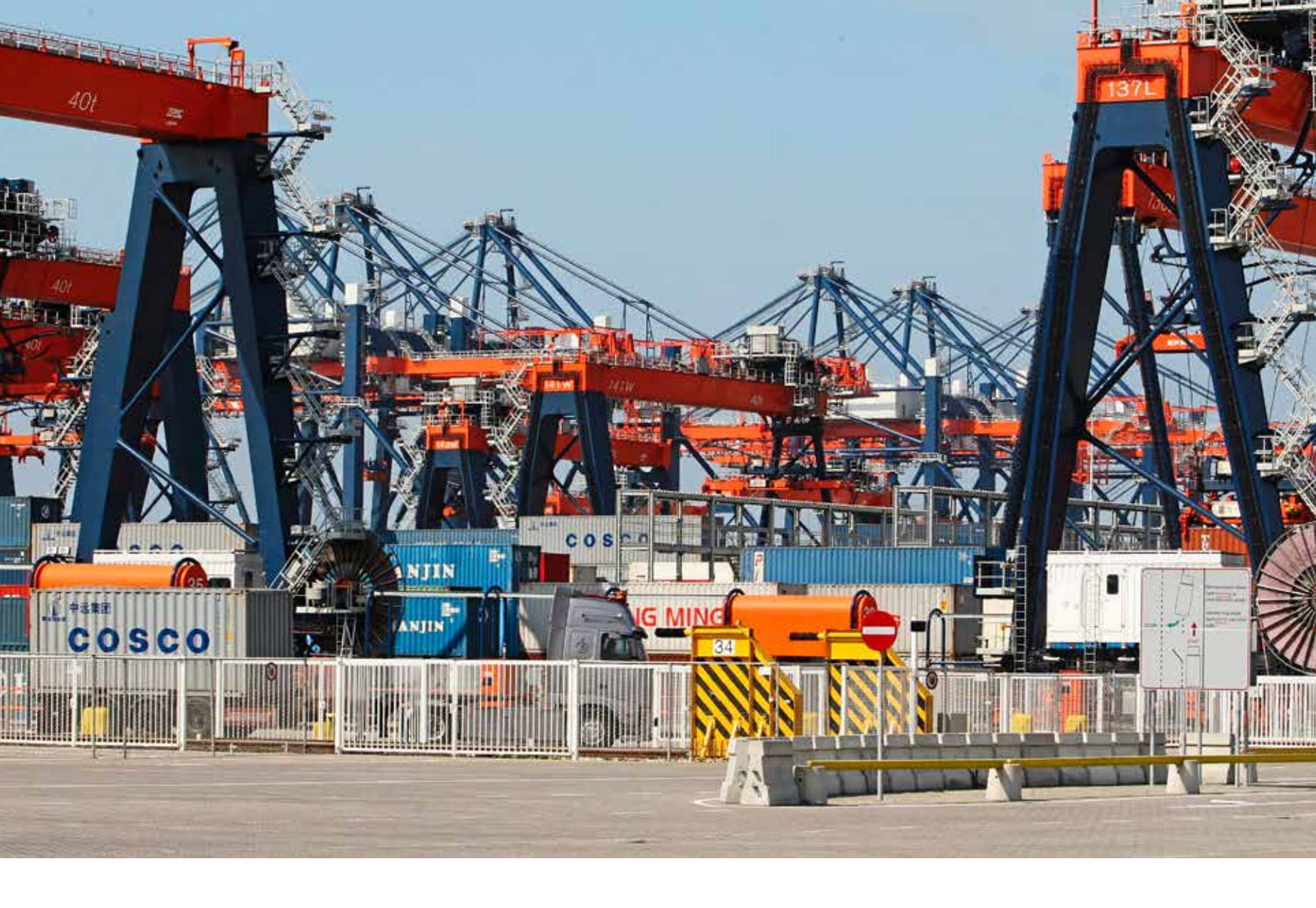
**GESAMT-
GEWICHT IST
DIE SATTEL-
ZUGMASCHINE
AUSGELEGT**



STARTSEITE

Anpassung der Lieferketten

Laut Kontrollbehörden nutzen Kriminelle legale Warenströme – Cannabis kommt per Brief- oder Paketsendung



Rohstoffe, Halbfertigprodukte und Fertigprodukte gelangen auf den vielfältigen Transportwegen nach Europa und nach Deutschland. Aber auch für den Transport illegaler Drogen nutzen kriminelle Netzwerke die kommerzielle Transportwege – auch in Post- und Paketsendungen.

Besonders im Fokus stehen aber die Seehäfen: Laut dem Europäischen Drogenbericht 2025 wird ein erheblicher Teil der in der EU sichergestellten Gesamtmenge von Drogen von den Zoll- und Strafverfolgungsbehörden in Seehäfen entdeckt. Die Unterwanderung von Lieferketten und die Instrumentalisierung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen – sowohl im Hafen als auch in Speditionen und bei Logistikdienstleistern – durch Einschüchterung und Korruption sind demnach in Europa mittlerweile gut dokumentiert.

Die organisierte Kriminalität diversifiziere aber ihre Schmuggelrouten und Verschleierungsmethoden, nachdem die Polizei ihre Fahndungsanstrengungen in den großen europäischen Häfen intensiviert hat. „Sie weichen auf kleinere Häfen aus und entwickeln ausgefeiltere Verstecke“, so der Bericht.

Routen nach Europa angepasst

Auch das Bundeskriminalamt (BKA) konstatiert in seinem Lagebild 2024, dass kriminelle Gruppierungen legale Warenströme und komplexe Schmuggelmethoden nutzen, um etwa Kokain nach Europa zu bringen. Dabei bestätigt das BKA die erwähnten Routenänderungen: Demzufolge wechseln die Haupteinfuhrhäfen zunehmend von Belgien und den Niederlanden nach Spanien und Frankreich. Besonders häufig wird die Ware über Containerschiffe aus Brasilien und Ecuador eingeführt, wobei unterschiedliche Versteckmethoden zum Einsatz kommen.

Rip-on/Rip-off, Drop-on/Drop-off oder die Nutzung sogenannter Seekästen sind demnach die gängigen Modi Operandi: Beim Rip-on/Rip-off ist das Kokain eine Beiladung eines Containers, der legale Waren transportiert. Hier werden meist mit Rauschgift gefüllte Taschen hinter der Tür des Containers versteckt, wo sie von der Transportfirma nicht bemerkt werden und schnell von den Tätern wieder abgegriffen werden können. Beim Drop-off werden hingegen wasserdichte Behälter, oft mit Peilsendern versehen, über Bord geworfen, während beim Seekasten ein Hohlraum im Rumpf als Versteck genutzt wird.

Kokain in Containerstruktur verborgen

Eine Sprecherin der Generalzolldirektion in Bonn ergänz auf Anfrage von trans aktuell, dass zu den vielfältigen Schmuggelmethoden für Kokain neben den klassischen Verstecken in Legal-Ladungen wie in Bananen Kartons auch logistisch aufwändigere Methoden wie das Verbergen von Kokain in Containerstrukturen gehören, etwa doppelten Böden oder im Kühlaggregat. Zudem werden verschiedene Verfahren zur chemischen Veränderung des Kokains angewandt.

Während der Handel mit größeren Drogenlieferungen vor allem also auf dem Seeweg erfolgt, gib es auch eine Reihe anderer Methoden auf dem Land- und Luftweg, etwa über private, aber auch kommerzielle Beförderungsmethoden wie Briefe und Pakete. Die Sicherstellungen erfolgen dann über den Post-, Kurier- und (Luft-)Frachtverkehr sowie im Straßenverkehr, Etwa in Kraftfahrzeugen mit professionell nachgerüsteten Schmuggelverstecken wie doppelten Böden oder Hohlräumen. Beim Lkw werden die Drogen oft hinter Reihen mit Legalware versteckt.



DANKE!

winkler bedankt sich für die **Leserwahl 2026** zum besten **Nkw Teilehändler**.

Ihr Vertrauen ist für uns Ansporn, unseren Service kontinuierlich weiterzuentwickeln. Als Dankeschön schenken wir Ihnen einen **20,- €/Fr.** **Onlineshop-Coupon**.



20,-* €/FR.
IHR EXKLUSIVER COUPON-CODE
LESERWAHL26

winkler.com /// shop.winkler.com

* Nur gültig ab einem Netto-Mindestbestellwert von 100,- €/Fr. Nur einmalig einlösbar. Nicht mit anderen Gutscheinen kombinierbar. Gültig für Bestellungen im winkler Onlineshop bis zum 31.12.2026.

Anzeige

So wurden in letzter Zeit signifikante Funde verzeichnet, so die Aussagen des Zolls. Ein Beispiel aus der jüngeren Vergangenheit: Bei einem Anfang 2025 auf der Autobahn A3 in Höhe Idstein verunglückten Lkw aus Spanien entdeckten die Polizeibeamten neben der eigentlichen Fracht - Zitrusfrüchten aus Spanien - auch verbotenes Cannabiskraut. Die illegale Beiladung war in Sporttaschen versteckt und unter den 26 Tonnen Mandarinen versteckt. Insgesamt 51 Kilogramm Marihuana stellten die Behörden sicher. „In den meisten Fällen ist Deutschland jedoch nur ein Durchfuhrland und das Rauschgift für Empfänger außerhalb Deutschlands bestimmt“, so die Sprecherin aus Bonn.

Mobile Zollkontrollen

Für Kontrollen auf dem Landweg setzt der Zoll vor allem mobile Kontrolleinheiten ein. Sie spielen eine zentrale Rolle in der operativen Bekämpfung des Drogen- und Waffenschmuggels sowie der Einfuhr von verbotenen oder nicht angemeldeten Waren, sowohl im gewerblichen Güterverkehr als auch bei Privatpersonen.

Vor allem bei ersterem kommen auch vollmobile Röntgenanlagen zum Einsatz. Mit einer solchen Anlage kann ein kompletter Sattelzug samt Fahrerkabine in wenigen Minuten durchleuchtet werden, ohne dass etwa der Trailer geöffnet werden muss. Die KI-gestützte Röntgenbilderkennung gilt daher in der gesamten EU als wichtiges strategisches Ziel zur Erhöhung der Kontrolleffizienz beziehungsweise zur Bekämpfung illegaler Aktivitäten im grenzüberschreitenden Warenverkehr.

Die EU will auch mit einem neuen Aktionsplan die Bekämpfung des Drogenhandels vorantreiben. Der Plan sieht insgesamt 19 operative Schlüsselmaßnahmen in sechs prioritären Bereichen vor. Darunter auch eine stärkere Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor, um insbesondere die Aufdeckung von Drogen zu verbessern, die über Post- und Paketdienste in die EU geschmuggelt werden.

Ein Trend, der den Behörden zufolge weiter stark zunimmt. Im Rahmen einer Kleinen Anfrage im Bundestag konstatiert die Bundesregierung, dass beipiesweise die Einfuhr von Cannabis in Post- und Paketsendungen inzwischen ein bekanntes Phänomen sei, das durch den Zoll an den entsprechenden Logistikzentren und Umschlagstellen bekämpft werde. Die statistisch erfassten Sicherstellungszahlen für Cannabis, insbesondere Marihuana, sind demnach im Jahr 2025 um das Vierfache und damit im Vergleich zu den Vorjahren erheblich angestiegen: 2025 wurden 54.277 Kilogramm entdeckt, noch 2022 lediglich 8.372 Kilogramm. Auch die illegalen Stoffe suchen sich also ihren Weg über die globalen Lieferketten..

Maßnahmen gegen Fahrermangel

Änderungsverordnung zur Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung – einfacherer Zugang für ausländische Fahrer möglich



Der Zugang zum Job des Berufskraftfahrers soll einfacher werden, die Steine für die Fachkräftegewinnung aus dem Ausland aus dem Weg geräumt werden. Das Bundeskabinett hat daher die vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) vorgelegte Änderungsverordnung zur Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften beschlossen.

Im Rahmen des ersten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) wurde bereits zu Anfang des Jahres die Berufskraftfahrer-Weiterbildung vereinfacht: Berufskraftfahrer dürfen künftig bis zu 12 der vorgeschriebenen 35 Weiterbildungsstunden (innerhalb von fünf Jahren vorgeschrieben) online absolvieren, etwa am Laptop, Tablet oder Smartphone. Der Unterricht kann synchron (Live-Online) oder asynchron (zeitunabhängig) erfolgen. Die restlichen 23 Stunden bleiben Präsenzünterricht.

Prüfung in mehreren Fremdsprachen

„Mit der Änderungsverordnung bauen wir Zugangshürden ab und bringen Fahrerinnen und Fahrer schneller in den Job“, sagt Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. „Zum Beispiel soll die Prüfung für die beschleunigte Grundqualifikation in mehreren Fremdsprachen möglich sein. Außerdem schaffen wir die Voraussetzungen, dass in der EU umgetauschte Führerscheine aus Drittstaaten künftig auch in Deutschland anerkannt werden.“

Im Rahmen der Änderungsverordnung soll etwa die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation neben Deutsch auch in einer von acht Fremdsprachen abgelegt werden können: Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch.

Außerdem sollen die Ukraine und Montenegro in die Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen werden, sodass die Fahrerlaubnisbehörden die Führerscheine aus diesen Ländern künftig prüfungsfrei in eine deutsche Fahrerlaubnis umschreiben können.

Eine weitere Neuerung ist, dass in der EU umgetauschte Führerscheine aus Drittstaaten künftig auch in Deutschland anerkannt werden. Zudem wird der Sprachenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung um Ukrainisch und Kurmandschî, einem Dialekt der kurdischen Sprache, ergänzt.

Praktische Prüfung wird verkürzt

Nicht zuletzt soll die praktische Prüfung von derzeit 210 Minuten um 90 Minuten auf 120 Minuten gekürzt werden.

„Ohne unsere Berufskraftfahrer in der Logistik und im ÖPNV würde Deutschland stillstehen“, sagt Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr. Laut Schnieder können die Maßnahmen aber langfristig nur greifen, wenn die Branche selbst aktiv werde „und den Job für Bus- und Lkw-Fahrer attraktiver macht.“ In Kraft treten soll die Änderungsverordnung dann noch in diesem Jahr.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Daniel Jędzura - stock.adobe.com

GRUNDQUALIFIKATION UND WEITERBILDUNG

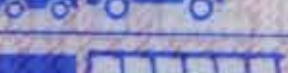
- Lkw-Fahrer benötigen eine Grundqualifikation oder beschleunigte Grundqualifikation, wenn sie Beförderungen im Güterkraftverkehr auf öffentlichen Straßen durchführen und bei den Beförderungen ein Kraftfahrzeug einsetzen, für das nach aktueller Rechtslage eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C oder CE benötigt wird und wenn sie ihre Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE nach dem 10.09.2009 erworben haben.
- Die Grundqualifikation/beschleunigte Grundqualifikation wird erworben durch eine erfolgreich abgelegte Prüfung.
- Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) wird durch die Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) präzisiert.
- Lkw-Fahrer, die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE oder einer gleichwertigen Klasse vor dem 10.09.2009 erworben haben, unterliegen gemäß § 4 BKrFQG keiner Qualifikationspflicht.
- Allerdings besteht eine Pflicht zur Weiterbildung gemäß § 5 BKrFQG in Verbindung mit § 4 BKrFQV. Sie umfasst insgesamt 35 Unterrichtseinheiten. Die Weiterbildung ist im Abstand von jeweils fünf Jahren zu wiederholen.



STARTSEITE

Moderner und schneller

Zusammen mit dem Pkw-Führerscheinwerb beschließt der Bund minimale Änderungen für die Lkw-Fahrausbildung

C1		07.04.76		95(21.01.18),171
C		*)	21.01.18	95(21.01.18),172
D1		_____	_____	
D		_____	_____	
BE		07.04.76		79.06
C1E		07.04.76		95(21.01.18)
CE		*)	21.01.18	95(21.01.18)*
D1E		_____	_____	
DE		_____	_____	
L		07.04.76		174,175
T		01.02.79		

Die Bundesregierung will die Fahrausbildung moderner, sicherer und kostengünstiger machen. Die meisten Maßnahmen betreffen zwar den Pkw, aber auch zum Lkw-Führerschein gibt es Neuerungen.

Die Maßnahmenpakete sollen demnach vor allem Verbesserungen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler bringen, aber auch zur Entlastung der Fahrschulen durch den Rückbau bürokratischer Hürden beitragen.

Sicherheitsstandards bleiben erhalten

„Mobilität darf kein Privileg sein. Mit unserer Reform der Fahrschulausbildung machen wir den Weg zum Führerschein einfacher und bezahlbarer – und halten dabei die Sicherheitsstandards auf höchstem Niveau“, so Bundesminister Patrick Schnieder.

Der durchschnittliche Preis für den Pkw-Führerschein der Klasse B liegt derzeit bei rund 3.400 Euro. Durch eine Kombination aus Digitalisierung, Bürokratierückbau und mehr Transparenz sollen die Kosten künftig deutlich gesenkt werden.

Zu den Änderungen im Bereich des Pkw gehören etwa bei der theoretischen Fahrausbildung, dass zwar der Inhalt gleich bleiben soll, hinsichtlich der Lernmethoden soll aber deutlich mehr Flexibilität geschaffen werden. Mehr Digitalisierung ist das Motto: Es soll möglich sein, sich das Wissen vollständig über einen digitalen Weg, etwa per App, anzueignen.

Oder Bürokratierückbau: Es soll keine Vorgaben zu Schulungsräumen mehr geben oder wie und in welcher Reihenfolge das Wissen zu vermitteln ist.

Und auch bei den Prüfungsfragen wird Hand angelegt: Der Fragenkatalog für die theoretische Fahrprüfung enthält derzeit mehr als 1.100 Fragen, er soll um rund ein Drittel reduziert werden. Im Rahmen der praktische Fahrausbildung soll die Anzahl der Sonderfahrten über Land, auf der Autobahn und bei Dunkelheit entsprechend den Fähigkeiten des Fahrschülers und der Einschätzung der Fahrlehrer bestimmt werden; und bei der Fahrprüfung soll die reine Fahrzeit soll auf die europarechtlichen Mindestvorgaben (25 Minuten) zurückgeführt werden.

Lkw-Führerschein billiger machen

Laut dem BMV sollen sich kostenreduzierende und entbürokratisierende Maßnahmen auch auf den Erwerb anderer Führerscheinklassen wie beispielsweise Lkw oder Bus übertragen lassen, was den Zugang zum Beruf des Berufskraftfahrers/-fahrerin erleichtert.

Dazu zählt der Wegfall einer zahlenmäßigen Vorgabe für die Absolvierung der Sonderfahrten (Fahrten auf der Autobahn, bei Dunkelheit und auf Landstraßen) beziehungsweise im Falle der Busausbildung eine Vorgabe zu verpflichtend zu absolvierenden Ausbildungsfahrten. Ziel der Ausbildung bleibt der Erwerb der notwendigen Fähigkeiten. Die Anzahl der dafür zu absolvierenden Fahrstunden richtet sich nach den individuellen Fähigkeiten der Fahrschüler.

Für eine sichere Straße

Das Deutsche Fahrtenschreiberforum DFF bearbeitet als Verein das Fahrpersonalrecht – mehr Kontrollierbarkeit als Ziel



Hinter dem Deutschen Fahrtenschreiberforum steckt, was der Name sagt: Experten, die sich mit dem Fahrpersonalrecht befassen. Ein aktuelles Thema sind etwa die Fragestellungen zu leichten Nutzfahrzeugen zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen.

Ausweitung der Tachopflicht

Bei rein innerdeutschen Transporten ist in diesem Fahrzeugsegment kein digitaler Tachograf zwingend vorgeschrieben, bei grenzüberschreitenden Transporten wird er zum 1. Juli Pflicht. Bei einem Symposium diskutierten die Experten die in der Praxis bestehenden, unzähligen Einzelfallkonstellationen, bei denen unklar ist, ob, und wenn ja, wie die Vorschriften umgesetzt werden.

„Es gibt Szenarien, in denen Fahrzeuge untertags mehrfach wechselnd eingesetzt werden“, sagt Götz Bopp. Der selbstständige Logistikberater aus Stuttgart ist stellvertretender Vorsitzender der Organisation. Ein Beispiel sei, wenn Fahrzeuge zuerst allein für die Beförderung von Personen eingesetzt werden, dann sind sie ausgenommen. Manchmal werden sie aber kurz danach im Rahmen von Güterbeförderungen eingesetzt, die je nach Szenario wiederum aufzeichnungspflichtig sind, etwa in der Bauwirtschaft.

Auch die Einsatzszenarien hinsichtlich eines Anhängers könne regelmäßig wechseln, berichtet Bopp: ohne Anhänger – ausgenommen, mit Anhänger – aufzeichnungspflichtig. Oder es geht um die konkreten Fahrstrecken, also beispielsweise die Frage, ob ein Fahrzeug grenzüberschreitend eingesetzt wird, wenn Start und Zielort in Deutschland liegen, die Fahrt aber über einen anderen Staat stattfindet, wie ein Drei-Länder-Eck. „Außerdem kann es passieren, dass ein innerdeutscher Transport aufzeichnungspflichtig ist, während unter den exakt gleichen Rahmenbedingungen eine Ausnahme besteht, wenn die Fahrt grenzüberschreitend stattfindet“, so Bopp.

Länder interpretieren Vorschriften

Das Problem: Nicht nur gibt es Einzelfallkonstellationen, auch die 27 EU-Mitgliedstaaten, sowie die angrenzende Schweiz, das ehemalige EU-Mitglied UK und weitere involvierte Drittstaaten interpretieren entsprechende Vorschriften abweichend.

Aufgabe des noch jungen Vereins sei es daher, in der Gesamtabwägung im Sinne eines Kompromisses zwischen den Interessen die beste Lösung vorzuschlagen. „Wir können aber immer nur gute Praxis anregen, die letztliche Lösung muss in Deutschland zwischen den einzelnen Bundesländern und dem Bund, und in Brüssel zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den anderen Staaten gefunden werden“, sagt der Experte.



„Die Straßenverkehrs-sicherheit und die Umsetz- und Kontrollier-barkeit der Vorschriften stehen im Zentrum“

GÖTZ BOPP,
STELLVERTRETENDER
VORSITZENDER DFF

Anzeige

VOLVO

Volvo FH Aero Electric mit erweiterter Reichweite

Einmal laden,
bis zu 700 km fahren

Der Volvo FH Aero Electric. Mehr Reichweite, mehr Power, mehr Möglichkeiten: Mit bis zu 700 km pro Ladung, schnellem Megawatt-Laden und voller Leistung für schwere Einsätze wird er zur echten Option für alle, die im 24/7- oder Zweischichtbetrieb auf Elektro umsteigen möchten.

Volvo Trucks. Driving Progress

Für eine konstruktive Arbeit hat sich das bisherige Expertengremium daher 2025 zur Vereinsgründung entschlossen; zwei Fachausschüsse gibt es bereits: „Fahrtenschreiber und Software“ und „Sozialvorschriften“. In letzterem geht es um die Lenk- und Ruhezeiten in Verbindung mit dem Arbeitszeitrecht. Zudem bietet das Forum die Grundlagen für spezifischere Ausschüsse, etwa zu konkreten Gesetzesnovellen oder wenn Fragestellungen im Zusammenhang mit anderen Rechtsbereichen betrachtet werden müssen, zum Beispiel im Kontext des Güterkraftverkehrsrecht oder Personenbeförderungsrecht.

Vielfalt an Experten ist ein Bonus

„Zentral ist, dass wir nicht die Partikularinteressen einzelner Unternehmen im Blick haben“, sagt Bopp. Unter den Vereinsmitgliedern sind den in den Ausschüssen tätigen Personen und etwa personenzertifizierte Sachverständige für Fahrpersonalrecht und Fahrtenschreiber, Spezialisten zum Thema Lenk- und Ruhezeiten, fachlich versierte Rechtsanwälte, Experten von Softwareherstellern, Mitarbeiter der Landespolizeien sowie von Fachverbänden, zudem Vertreter von Schulungsveranstalter, die etwa im Bereich der Kraftfahreraus- und -weiterbildung aktiv sind. Diese Vielfalt an Experten stelle sicher, dass bei der Vereinsarbeit insbesondere die gesetzlicher Schutzzwecke - die Straßenverkehrssicherheit -und die Umsetz- und Kontrollierbarkeit der Vorschriften im Zentrum stehen.

„Zentraler Benefit für die Vereinsmitglieder ist das Netzwerk. Da wir für fast jede Fragestellung einen Experten haben, kann so für das individuelle Problem schnell ein Ansatz gefunden werden“, sagt Bopp zu den Vorteilen. Über die beteiligten Personen und Unternehmen bestehe zudem Zugang zu den nationalen Ministerien und auch zu EU-Behörden (DG MOVE) beziehungsweise EU-Institutionen wie CORTE, sowie zu den Fahrtenschreiberherstellern.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Adobe Stock - M. Perfectti, Wolfgan Grube

DIE ORGANISATION

- Das Deutsches Fahrtenschreiberforum (DFF) wurde 2025 als nationale Plattform rund um das Thema Fahrpersonalrecht gegründet.
- Ziel der Mitglieder aus Unternehmen, Kontrollbehörden, Vertretern von Fahrtenschreiberhersteller und Experten aus weiteren Bereichen ist es, praxisorientierte Lösungen für die Anwendung, Umsetzung und Kontrolle der komplexen Vorschriften zu erarbeiten.
- Das nächste Symposium des DFF findet am 1. und 2. Juni 2027 statt.



STARTSEITE

Verwundbare Infrastruktur

Vollsperrung einer wichtigen Vorlandbrücke in Bonn –
BWVL fordert mehr Transparenz und Mitsprache



Shockwellen löste die Vollsperrung der linksrheinischen Vorlandbrücke aus, die zur Strombrücke über den Rhein führt. Für den Güterverkehr der Region bedeutet die abrupte Vollsperrung große Umwege. Laut der Autobahn GmbH soll die Brücke abgerissen und ein Ersatzneubau in maximal zwei Jahren entstehen.

Untersuchungen Anfang Juni hatten strukturelle Schäden am Tragwerk ergeben, nur kurz danach folgte die Vollsperrung der Rheinbrücke A565, die als Hochstraße aus Spannbeton zur eigentlichen Strombrücke über den Rhein führt. Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) nutzen täglich rund 90.000 Fahrzeuge den Brückenzug als wichtigste Ost-West-Verbindung der Region Bonn/Rhein-Sieg.

Nur zwei Tage nach der Vollsperrung war Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder vor Ort, um sich ein Bild der Lage zu machen; gleich am nächsten Tag wurde durch das Ministerium ein Lenkungskreis eingerichtet, der die weiteren Schritte koordiniert.

Für den in Bonn ansässigen Bundesverband für Eigenlogistik & Verlader (BWVL) zeigt der Vorfall, wie verwundbare Infrastruktur zum Risiko für Wirtschaft, Versorgungssicherheit und Beschäftigung wird.

Folgen für die Lieferketten

„Die Dimension solcher Infrastrukturausfälle wird noch immer unterschätzt“, so Jochen Quick, Präsident des Verbands. „Für unsere Mitgliedsunternehmen geht es nicht nur um Staus oder längere Fahrzeiten. Es geht um Lieferketten, Produktionsversorgung, Handelslogistik, Arbeitsplatzmobilität und letztlich um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland.“ Die Folgen seien weitreichend (siehe Kasten) und treffen demnach viele Unternehmen in einer ohnehin wirtschaftlich äußerst angespannten Lage. Der BWVL fordert daher allgemein mehr Transparenz über den Zustand besonders kritischer Brücken und Verkehrskorridore, ein belastbares Lagebild zu potenziellen Ausfallrisiken sowie eine frühzeitige Einbindung der verladenden Wirtschaft in Notfall- und Umleitungskonzepte. Zudem brauche es schon bei drohenden Sperrungen oder Nutzungseinschränkungen eine wirtschaftliche Folgenabschätzung.

BWVL-Hauptgeschäftsführer Markus Olligschläger will zudem mehr Tempo. Das im Gesetzgebungsverfahren befindliche Infrastruktur-Zukunftsgesetz werde voraussichtlich nicht ausreichen: „Wir brauchen bei kritischer Infrastruktur im positiven Sinne italienische Verhältnisse“, so der Hauptgeschäftsführer. Er verweist auf den Einsturz der Morandi-Brücke in Genua im August 2018. Bis August 2020 – also innerhalb von weniger als zwei Jahren – wurde eine neue zentrale Verkehrsverbindung eröffnet.

„Es geht um klare Verantwortung, gebündelte Zuständigkeiten, beschleunigte Verfahren und den politischen Willen, zentrale Lebensadern eines Landes schnell wiederherzustellen“, sagt Olligschläger, und bietet die Mithilfe des BWVL bei der Taskforce an: „Wer tragfähige Lösungen für kritische Verkehrsinfrastruktur entwickeln will, muss die betriebliche Realität der besonders betroffenen Unternehmen von Beginn an berücksichtigen.“

Schnelle Lösung geplant

Der Wunsch wurde erhört: Die Autobahn GmbH hat inzwischen bekannt gegeben, dass nur noch ein Abriss und Neubau in Frage kommen, da die Schäden zu massiv seien. Ein Ersatzneubau soll im maximal zwei Jahren zustande kommen. Schon Mitte Juli soll der Zuschlag für den Abbruch der alten Brücke erfolgen, noch in diesem Jahr wird die Vergabe der neuen Brücke dann beauftragt. Laut Güntner will die Autobahn GmbH bei der Ausschreibung das Kriterium der Schnelligkeit zum wichtigen Wertungskriterium machen, die funktionale Ausschreibung sehe dann vor, dass Planung und Bau zusammen vergeben werden.

Die Strombrücke und auch die rechtsrheinische Vorlandbrücke können laut der Infrastrukturgesellschaft aber weiterhin Pkw- und Lkw-Verkehr tragen.

90.000
Fahrzeuge

NUTZEN LAUT
BMV DIE
BONNER
NORDBRÜCKE
TÄGLICH

FOLGEN DER BRÜCKENSPERRUNG

Die Sperrung von wichtigen Infrastrukturbauwerken hat nach Ansicht des BWVL schwerwiegende Folgen, die weit über den Verkehr hinausreichen:

- Neuplanung von Touren.
- Anpassung von Lieferzeiten.
- Aufbau zusätzliche Puffer und Erhöhung von Sicherheitsbeständen.
- Der Wegfall verlässlicher Just-in-Time- und Just-in-Sequence-Prozesse kann zu Produktionsunterbrechungen, Bandstillständen, höheren Kosten und zusätzlicher Kapitalbindung führen.



„Jetzt bekommen wir die Quittung“

Nordbrücke in Bonn, Eifelbrücke in Köln – was laut Hans-Ewald Schneider vom Logistiker Hasenkamp schief läuft



trans aktuell: Herr Schneider, inwiefern belastet die Vollsperrung eines Teils der Bonner Nordbrücke die operativen Abläufe bei Hasenkamp?

Hans-Ewald Schneider: Die Sperrung belastet unsere Disposition erheblich, weil wir bei sensiblen Transporten auf verlässliche Zeitfenster angewiesen sind. Kunstwerke, Hightech-Anlagen oder Archivalien lassen sich nicht beliebig verschieben. Wenn eine zentrale Rheinquerung wegfällt, müssen Touren kurzfristig neu geplant, Zeitpuffer erweitert und Einsatzpläne angepasst werden.

Was haben Sie geändert?

Je nach Ziel weichen unsere Fahrzeuge großräumig aus – etwa über andere Rheinquerungen im Bonner Raum oder über die nördlichen und südlichen Autobahnachsen. Das bedeutet längere Fahrzeiten, zusätzliche Kilometer, mehr Staurisiko und weniger Planungssicherheit.

Auch die Brücke beim Kölner Eifeltor ist beschädigt und für Lkw ab 7,5 Tonnen gesperrt.

Das Eifeltor ist für uns besonders kritisch, weil es einen zentralen Verkehrsknoten im Kölner Süden betrifft. Das bedeutet Umwege, längere Fahrzeiten und mehr Aufwand in der täglichen Steuerung. Gerade kurzfristige Änderungen sind für ein Logistikunternehmen schwierig, weil viele Transporte Wochen im Voraus mit Kunden abgestimmt werden. Eine einfache Rechnung: Bei Lkw-Kosten von rund 1,50 Euro pro Kilometer, zehn Kilometern Umleitung, 100 betroffenen Lkw und 220 Einsatztagen entstehen zusätzliche Kosten von rund 330.000 Euro pro Jahr. Das sind reine Mehrkosten durch zusätzliche Kilometer – ohne Stauzeiten, Personalbindung, Terminverschiebungen oder organisatorischen Mehraufwand.

Welche anderen Schmerzpunkte bei der Infrastruktur in NRW haben Sie?

Das Problem ist nicht eine einzelne Brücke, sondern die Häufung von Engpässen. Wir sehen in NRW kein Einzelproblem, sondern ein strukturelles Infrastrukturproblem. Der Kölner Autobahnring ist ohnehin einer der am stärksten belasteten Verkehrsräume Europas. Wenn dort mehrere neuralgische Punkte gleichzeitig eingeschränkt werden – Nordbrücke, Eifeltor, der Raum Leverkusen, dazu perspektivisch weitere Bauwerke wie die Wiehlthalbrücke – dann wird aus einer Störung schnell eine Kettenreaktion. Für uns heißt das: mehr Planungsaufwand, weniger Verlässlichkeit und zusätzliche Kosten. Der Verkehr verschwindet ja nicht – er verlagert sich auf andere Strecken, die oft selbst schon überlastet sind.

Welche Lösung wünschen Sie sich?

Das Land hat die letzten 20 Jahre vor allem konsumiert – und die Politik hat notwendige Investitionen in die Infrastruktur gemieden. Jetzt bekommen wir die Quittung. Allen sollte klar sein: Wir brauchen mehr vorausschauende Infrastrukturpolitik und weniger Reparatur im Krisenmodus. Wenn Brücken absehbar an ihre Belastungsgrenze kommen, müssen Ersatz, Sanierung und Verkehrsführung frühzeitig geplant werden – mit verlässlicher Kommunikation an die betroffenen Unternehmen.

Text: Ilona Jüngst |Foto: Hasenkamp

ZUR PERSON

- Hans-Ewald Schneider ist geschäftsführender Gesellschafter des Logistikunternehmens Hasenkamp mit Sitz in Frechen bei Köln.
- Das Unternehmen hat mehr als 1.000 Mitarbeiter an 40 Standorten und ist auf Kunstlogistik, Umzüge und Hightech-Transporte spezialisiert.



STARTSEITE

Entlastung für die Branche

Energiesteuer noch bis 30. Juni gesenkt – BGL und Bundesländer fordern weitere Maßnahmen



Die Dieselpreiserhöhungen haben die Branche die vergangenen Monate im März und April in Atem gehalten. „Dem mittelständischen deutschen Transportgewerbe droht der existenzielle Kahlschlag“, schlug der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) Anfang April Alarm und verlangte entsprechende Maßnahmen von der Bundesregierung.

Der Bund reagierte ungewöhnlich schnell beschloss zum 1. Mai eine befristete Senkung der Energiesteuer für Kraftstoffe im Straßenverkehr, für Diesel wurde die Steuer damit so weit gesenkt, wie es nach Europarecht erlaubt ist, so das Bundesministerium für Finanzen.

Volatile Kraftstoffmärkte

Die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin bleiben aber nur bis 30. Juni gesenkt; und eine Entspannung der volatilen Kraftstoffmärkte wird trotz der Friedensvereinbarung zwischen USA und Iran erst in Monaten erwartet. Wie geht es weiter für die Branchenunternehmen?

„Die auf zwei Monate befristete Senkung der Energiesteuer auf Diesel von 47,04 auf 33 Cent je Liter entsprach nicht den Erwartungen der Branche und reichte bei Weitem nicht aus, um die wirtschaftlichen Belastungen vollständig abzufedern“, so teilt der BGL auf Anfrage mit – auch wenn zum Teil die gravierendsten Auswirkungen begrenzt worden seien. Für eine dauerhafte Entlastung sind für den BGL aber noch weitere Maßnahmen notwendig: „Die Politik hat mit der vorübergehenden Energiesteuersenkung gezeigt, dass sie handlungsfähig ist. Nun gilt es, diesen Weg konsequent fortzusetzen“, so der Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt auf Anfrage von trans aktuell.

Rekordpreise wie hier an der Autobahn A 5 führten zum 1. Mai zur befristeten Senkung der Energiesteuer.

Anzeige

Parken, Laden, Disponieren

Digitale Lösungen von Bosch Road Services für die Logistik

Steigende Transportkosten, fehlende Fahrer, knappe Lkw-Stellplätze und zunehmender Frachtdiebstahl – die Transport- und Logistikbranche steht unter enormem Druck. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen an Transparenz, Nachhaltigkeit und Effizienz entlang der gesamten Lieferkette. Genau hier setzt Bosch Road Services an: Mit einer digitalen Plattform bündelt Bosch zentrale Services für Speditionen, Flottenbetreiber und Fahrer – von der sicheren Parkplatzreservierung bis zur Buchung von Ladeplätzen für E-Lkw.

Im Mittelpunkt steht die digitale Planung und Buchung von sicheren Lkw-Stellplätzen in ganz Europa. Über das Bosch Road Services Portal oder die App können Fahrer und Disponenten verfügbare Parkplätze in Echtzeit suchen, reservieren und verwalten. Statt wertvolle Zeit mit der Suche nach freien Stellplätzen zu verlieren, steuern Fahrer direkt reservierte Parkplätze an. Das reduziert nicht nur Stress, sondern hilft auch dabei, ge-



setzliche Lenk- und Ruhezeiten zuverlässig einzuhalten. Gleichzeitig sinken Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen durch vermiedenen Parkplatzsuchverkehr. Dass dieser Ansatz in der Praxis überzeugt, bestätigte kürzlich die Branche selbst: Die Leser der ETM-Fachzeitschriften zeichneten Bosch Road Services mit dem **Award 2026 in der Kategorie „Parken und Laden“** aus.

Ein weiterer Fokus liegt auf Sicherheit und Komfort. Das Netzwerk, das aktuell mehr als 30.000 reservierbare Stellplätze auf über 600 Arealen in 12 europäischen Ländern umfasst, bietet je nach Standort Zugangskontrollen, Videoüberwachung und Beleuchtung. Fahrer können sich bereits vor der Buchung über Services wie Duschen oder Restaurants informieren und den passenden Standort auswählen.

Besonders attraktiv wird Bosch Road Services durch die Integration in bestehende Logistiksysteme. Über das cloudbasierte Bosch Logistics Operating System (Bosch LOS) lassen sich die Services nahtlos in vorhandene Flottenmanagementlösungen integrieren. So können beispielsweise Disponenten direkt innerhalb ihrer gewohnten Umgebung Parkplätze buchen – inklusi-

Via Bosch Road Services sind Lkw-Parkareale mit einem Höchstmaß an Sicherheitsausstattung buchbar.

Foto: Bosch



MEHR ERFAHREN UNTER

HTTPS://PORTAL.BOSCHROADSERVICES.COM

ve Echtzeit-Verfügbarkeiten und automatisierter Rechnungsstellung.

Mit Bosch Truck Charging erweitert Bosch Road Services zudem sein Angebot für die Elektromobilität im Güterverkehr: Ladeplätze für E-Lkw lassen sich direkt reservieren und in die Tourenplanung integrieren, wobei physisch gesicherte Ladepunkte einen reibungslosen Ablauf vor Ort gewährleisten.

Auch Betreiber von Rastanlagen oder Firmenarealen können Teil des Netzwerks werden und mit ihren freien Flächen zusätzliche Einnahmen generieren. Bosch Road Services zeigt damit, wie digitale Services die Logistikbranche nicht nur effizienter, sondern auch sicherer und zukunftsfähiger machen können – für Speditionen, Fahrer und Infrastrukturbetreiber gleichermaßen.

Dazu gehöre insbesondere die Abschaffung der CO₂-Doppelbelastung, die deutsche Transportunternehmen sowohl über den CO₂-Bestandteil des Dieselpreis als auch über die Lkw-Maut treffen. Diese Belastung benachteilige heimische Unternehmen im Wettbewerb mit ausländischen Konkurrenten erheblich.

„Auch der vom BGL seit Langem geforderte Gewerbediesel als Folge der Abschaffung der Doppelbelastung wäre jetzt die richtige Maßnahme, um das mittelständisch geprägte deutsche Transportgewerbe gezielt zu stärken“, so Engelhardt. Er würde die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen verbessern, ihre Resilienz erhöhen und die dringend benötigten Transportkapazitäten langfristig sichern – insbesondere mit Blick auf eine wieder anziehende Wirtschaft.

Damit steht der BGL nicht allein da. Die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt hatten Anfang Mai im Bundesrat einen Entlastungsantrag gestellt: Die Bundesregierung solle einen befristeten Ausgleichsmechanismen analog zum Agrardieselmückvergütungsverfahren gewähren, der die Branche von etwaigen Doppelbelastungen befreien sollte, längstens bis zum 31. Dezember 2027. Die Ausgleichsmaßnahmen sollten für die CO₂-Doppelbelastung erfolgen; auch die Anwendung der erleichterten EU-Beihilferegungen, beispielsweise durch einen Gewerbediesel, war Teil des Vorschlags.

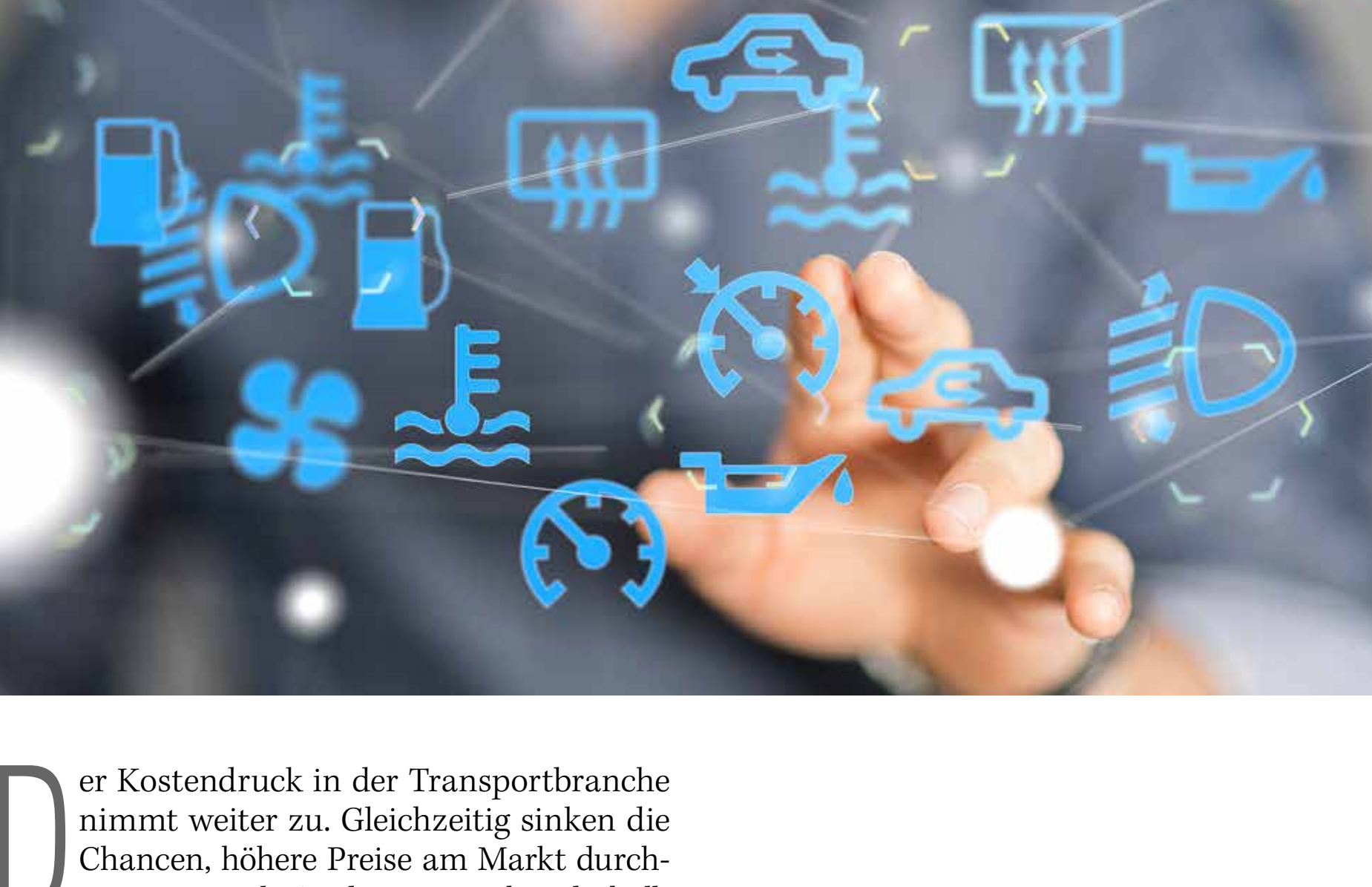
Jedoch wurde nach der Energiesteuersenkung der Antrag im Bundesrat vertagt, auf der 1066. Plenarsitzung am 12. Juni wurde er nicht behandelt. Laut einer Sprecherin des Ministeriums für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten des Landes Sachsen-Anhalt bleibt abzuwarten, wie sich die Lage der Unternehmen nach Auslaufen der Energiesteuerabsenkung entwickelt.

Text und Foto: Ilona Jüngst

STARTSEITE

Neue Ansätze gegen Kostendruck

trans aktuell-Symposium zeigte Wege zu mehr Effizienz im Fuhrpark durch bessere Planung und Dateneinsatz



Der Kostendruck in der Transportbranche nimmt weiter zu. Gleichzeitig sinken die Chancen, höhere Preise am Markt durchzusetzen. Viele Speditionen suchen deshalb nach Möglichkeiten, ihre Abläufe zu verbessern und wirtschaftlicher zu arbeiten. Wie das gelingen kann, stand im Mittelpunkt des Programms des trans aktuell-Symposiums auf der TIRE COLOGNE in der Messe Köln. Im Fokus standen die politischen Rahmenbedingungen für die Branche sowie die Frage, wie sich Kosten senken lassen, wenn Unternehmen vorhandene Daten konsequenter nutzen und ihre Reifen effizienter einsetzen.

Stephan Helm, Vorsitzender des Bundesverbands Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BVR) und Geschäftsführer der Reifen Helm Unternehmensgruppe, lenkte den Blick auf einen Kostenfaktor, der häufig unterschätzt wird. Reifen machten zwar nur einen vergleichsweise kleinen Teil der Gesamtausgaben eines Fuhrparks aus. Ihr Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit sei jedoch deutlich größer. Nach seinen Angaben wirken sich Reifen unmittelbar auf Kraftstoffverbrauch, Pannenhäufigkeit und Ausfallzeiten aus. Gerade ungeplante Stillstände könnten erhebliche Folgekosten verursachen. Deshalb komme es nicht allein auf den Einkaufspreis an. Entscheidend sei vielmehr, die für den jeweiligen Einsatz geeigneten Reifen auszuwählen und ihren Zustand kontinuierlich zu überwachen.

Anschließend erläuterte Christopher Köhne, Referent für Verkehrspolitik, Logistik und Mobilität bei der Industrie- und Handelskammer Köln, welche politischen Entwicklungen die Branche in den kommenden Jahren prägen werden. Dabei stellte er die Maut in den Mittelpunkt seiner Betrachtung. Sie habe sich längst von einem reinen Infrastrukturentgelt zu einem Instrument entwickelt, das auch klimapolitische Ziele verfolge. Neben Infrastrukturkosten fließen inzwischen weitere Faktoren in die Berechnung ein, darunter eine CO₂-Komponente. Dadurch gewinne die Zusammensetzung der Flotte zunehmend an Bedeutung.

Köhne machte deutlich, dass Unternehmen politische Kosten künftig noch stärker in ihre Kalkulation einbeziehen müssen. Die Maut zähle inzwischen zu den wichtigsten Einnahmequellen des Bundes im Verkehrsbereich. Gleichzeitig zeigten die Einnahmen, wie stark die wirtschaftliche Entwicklung die Transportbranche beeinflusse. Für Speditionen werde es deshalb immer wichtiger, zusätzliche Belastungen frühzeitig zu erkennen und an ihre Kunden weiterzugeben.

Präzisere Planung nötig

Darüber hinaus verwies Köhne auf die steigende Bedeutung der CO₂-Bepreisung. Diese wirke sich nicht nur über die Maut aus, sondern zunehmend auch über den Kraftstoffpreis. Mit weiteren europäischen Regelungen dürften die Kosten für Diesel langfristig steigen. Unternehmen müssten deshalb prüfen, wie sie ihre Flotten wirtschaftlich weiterentwickeln können. Dabei gehe es nicht nur um alternative Antriebe, sondern ebenso um eine präzisere Planung und Kalkulation.



Auch die Elektromobilität spielte eine wichtige Rolle. Köhne betonte, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur maßgeblich darüber entscheiden werde, wie schnell sich E-Lkw durchsetzen. Unternehmen sollten deshalb frühzeitig planen und sich nicht allein auf staatliche Förderprogramme verlassen.

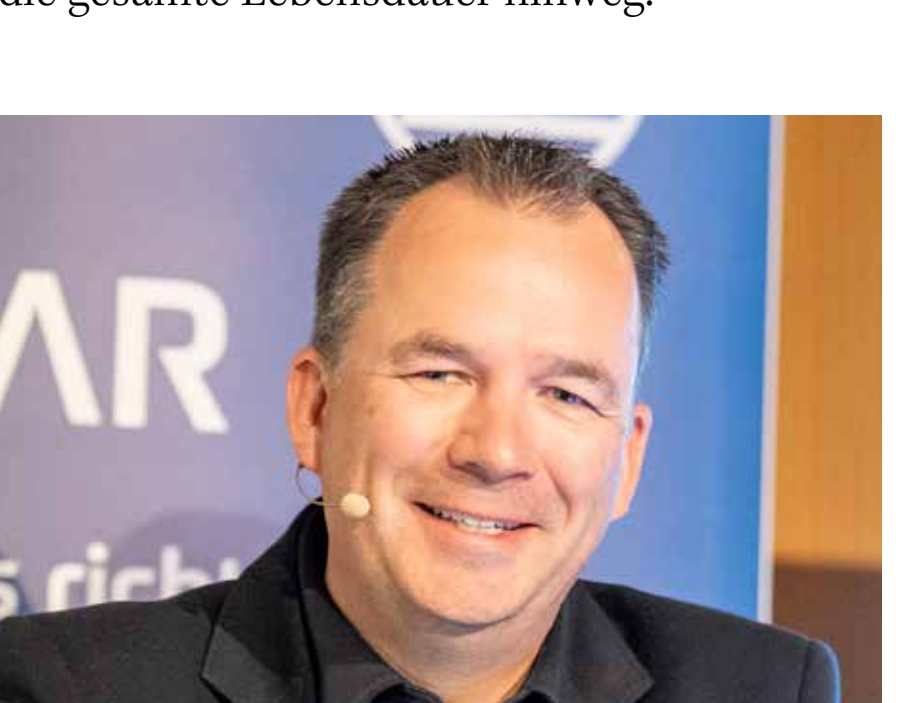
Wie sich Kosten im Fuhrpark unmittelbar beeinflussen lassen, zeigte anschließend Frank Seeger, CEO und Co-Founder von CO₂OPT. Seine zentrale Botschaft lautete, dass viele Unternehmen beim Reifenkauf noch immer die falschen Fragen stellen. Häufig werde vor allem über den Anschaffungspreis diskutiert. Für die tatsächlichen Kosten eines Reifens sei jedoch entscheidend, wie er sich im täglichen Betrieb verhält. Deshalb müsse gefragt werden, welcher über seine gesamte Einsatzdauer die niedrigsten Kosten verursacht.



Seeger kritisierte, dass Entscheidungen vielfach noch auf Gewohnheiten oder langjährigen Lieferantenbeziehungen beruhen. Gleichzeitig würden Unternehmen zwar bereits zahlreiche Daten erfassen, diese aber häufig nicht zusammenführen. Erst eine gemeinsame Auswertung von Fahrzeug-, Telematik-, Werkstatt- und Reifendaten zeige, welche Maßnahmen tatsächlich Einsparungen ermöglichen.

Nach Angaben Seegers beeinflussen Reifen einen erheblichen Teil der operativen Kosten eines Fuhrparks. Neben dem Kraftstoffverbrauch spielen dabei Faktoren wie Laufleistung, Luftdruck, Wartung und Pannennisiken eine Rolle. Durch datenbasierte Analysen lasse sich ermitteln, welcher Reifen für ein bestimmtes Fahrzeug und Einsatzprofil am besten geeignet ist. Dadurch könnten Unternehmen ihren Kraftstoffverbrauch senken und die Verfügbarkeit ihrer Fahrzeuge verbessern. Gleichzeitig ließen sich ungeplante Ausfälle und damit Folgekosten verringern.

Anhand verschiedener Beispiele zeigte Seeger, dass ein höherer Anschaffungspreis nicht zwangsläufig zu höheren Gesamtkosten führt. In manchen Fällen könne ein teureres Produkt durch geringeren Kraftstoffverbrauch oder eine längere Nutzungsdauer wirtschaftlicher sein als eine vermeintlich günstigere Alternative. Entscheidend sei deshalb eine Betrachtung über die gesamte Lebensdauer hinweg.



Ortswechsel danach in die Hallen der TIRE COLOGNE: Stephan Berendsen, Mit-Gründer und Geschäftsführer von Bear-Machines aus dem Sauerland, stellte dort die dritte Generation der Bear-Cut vor. Die Maschine kann das bisher personal- und arbeitsintensive Nachprofilieren von Nutzfahrzeugreifen komplett automatisieren. „Die Maschine deckt alle Anforderungen ab – sie kann die Profile und Muster gemäß der Herstellerempfehlungen nachschneiden, sie kann aber auch für andere Profile angelernt werden.“

Während die Maschine selbstständig läuft, kann der Monteur andere Aufgaben übernehmen. Die Bedienung ist laut Berendsen nicht nur einfach, sondern auch effizient: „Es ist möglich, bis zu 40 Reifen am Tag nachzuprofilieren – und der letzte ist so gut wie der erste“. Der Monteur legt den Reifen ein, wählt Reifenhersteller und -typ aus, und die Maschine legt los.

Auch die Einstellung der Schnitttiefe der Klinge setzt die Maschine selbstständig um: Der Monteur misst vorher das Restprofil, der gemessene Wert wird automatisch in die Steuerung übertragen. Die Anlage berechnet dann die optimale Schnitttiefe und positioniert die Klinge entsprechend. Dann schneidet die Maschine gleichmäßig genau so tief, wie es das jeweilige Profil verlangt. Kein Verlust, effizient und kostenoptimiert – so wie es die Flottenbetreiber in diesen Zeiten besonders als Ziel haben.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Thomas Küppers, Adobe Stock - vegefox.com

DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V.



Erstmals bildete die TIRE COLOGNE in Köln den Rahmen für das trans aktuell-Symposium.

Die Teilnehmer des trans aktuell-Symposiums besuchten auch den Stand von Bear-Machines.



Experten aus Politik, Reifenbranche und Datenanalyse diskutierten beim trans aktuell-Symposium über Möglichkeiten, Kosten im Fuhrpark zu senken. Im Uhrzeigersinn (von links oben): Stephan Helm, Christopher Köhne, Stephan Berendsen und Frank Seeger gaben Einblicke in ihre jeweiligen Fachgebiete.

Nachhaltigkeit gewinnt

Bis zum 30. Juni für den Eco Performance Award (EPA) 2026 bewerben – welche Konzepte und Ideen die Jury überzeugen



Die heiße Phase hat begonnen – nicht nur angesichts der sommerlichen Temperaturen. Noch bis zum 30. Juni können sich Unternehmen, die innovative nachhaltige Konzepte entwickelt haben, für den Eco Performance Award (EPA) 2026 bewerben. In diesem Jahr stehen die Bereiche Zero-Emission-Lösungen sowie Energiesouveränität und Resilienz im Mittelpunkt. Die Jury prüft die Kurzbewerbungen und lädt auf dieser Basis zu einer Vollbewerbung bis zum 31. August ein.

„Die Auswahl der diesjährigen Schwerpunktthemen spiegelt die größten strategischen Herausforderungen wider, mit denen die Branche derzeit konfrontiert ist“, sagt Dr. Ludwig Häberle, Jury-Präsident und Projektmanager bei Logistics Advisory Experts, auf Nachfrage von trans aktuell. Mit dem Schwerpunktthema Zero-Emission-Lösungen adressiere die Jury die Notwendigkeit, den Straßengüterverkehr schrittweise klimaneutral zu gestalten. Dabei gehe um wirk-same, ganzheitliche Konzepte zur Emissionsreduktion. „Wir wollen als Jury bewusst den Raum für eine Bewerbung schaffen, die einen besonders großen Hebel hat“, sagt Häberle.

Energiesouveränität und Resilienz hätten als Stoßrichtung massiv an strategischer Bedeutung gewonnen. Wer zukünftig laut Häberle in der Lage ist, die eigene Energieversorgung wirtschaftlich, verlässlich und möglichst unabhängig zu gestalten, verbessert seine eigene Wettbewerbsfähigkeit und trägt zur Stabilität von Lieferketten bei. Die Jury sei sehr gespannt, inwieweit der Schwerpunktbereich Energiesouveränität und Resilienz in den Bewerbungen aufgenommen werde oder gar im Zentrum stehe.

„Der EPA bietet eine wichtige Plattform, um nachhaltige Lösungen im Straßengüterverkehr sichtbar zu machen und den Austausch innerhalb der Branche zu fördern“, sagt Stephan Kösling, Leiter Stabsstelle Unternehmensentwicklung bei dem Mautbetreiber Toll Collect gegenüber trans aktuell. Als Juror schätze er besonders die Möglichkeit, innovative Ansätze kennenzulernen und ihre Wirkung gemeinsam mit Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden zu bewerten. Toll Collect engagiert sich laut Kösling seit Jahren in der EPA-Jury und seit diesem Jahr zusätzlich als Unternehmens-Konsortialpartner.

Der EPA betrachte bereits erreichte Fortschritte ebenso wie die Zukunftsperspektive eines Projekts. „Gerade in der Logistik erfordern nachhaltige Innovationen oft erhebliche Investitionen und lange Entwicklungszeiten, weshalb vielversprechende Vorhaben häufig noch in einer frühen Phase stehen“, sagt Kösling. Hinter einer Vision müssten ein glaubwürdiger Plan und erste nachweisbare Schritte erkennbar sein. „Besonders spannend ist für die Jury zu sehen, wie Unternehmen aus Erfahrungen lernen, ihre Konzepte weiterentwickeln und langfristig Wirkung entfalten.“

Mehr Nachhaltigkeit

Potenziale für mehr Nachhaltigkeit im Unternehmen bieten laut Kösling die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe, Themen wie erneuerbare Energieerzeugung, Energiespeicherung und Ladeinfrastruktur sowie die Digitalisierung.

Matthias Jung, Teamlead Motion+ bei R+V Allgemeine Versicherung, sieht die Elektromobilität in der Breite in der Branche ankommen. „Die entscheidende Frage lautet aus meiner Sicht nicht mehr, ob sich Elektromobilität durchsetzen wird, sondern wie schnell es gelingt, die wirtschaftlich sinnvollen Anwendungsfälle zu identifizieren und umzusetzen“, sagt Jung, der seit 2024 Mitglied der EPA-Jury ist, gegenüber trans aktuell.

DER ECO PERFORMANCE AWARD (EPA)

- Der EPA ist eine Initiative führender Verbände im Straßengüterverkehr: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), DSLV Bundesverband Spedition & Logistik, Bundesverband für Eigenlogistik & Verlader (BWVL), Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) sowie der Schweizer Verbände ASTAG und SpedLogSwiss.
- 2026 gibt es die drei Award-Kategorien Unternehmen mit Fuhrpark, Start-up und Innovation. Die zwei übergeordnete Themenschwerpunkte sind Zero-Emission sowie Energiesouveränität & Resilienz.
- Der EPA 2026 wird im Rahmen des Zero Emission Summit (ZES) am 18. November bei Schaeffler in Bühl verliehen. Die Eco Performer – also die Gewinner – erhalten eine hochwertige Trophäe, eine Urkunde, ein Siegel sowie eine PR-Kampagne.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN

- Klare Bezugnahme auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Ökonomie & Soziales).
- Obligatorischer Bezug zum Straßengüterverkehr erkennbar.
- Teilnehmende haben eine Geschäftsstelle in Europa. Die eingereichten Konzepte und Projekte müssen in der Praxis zumindest als Pilot umgesetzt worden sein.



Mit einem Besuch im Naturschutzgebiet Bündtlisried am Bodensee und konkreten Plänen zur Ausweitung der Zusammenarbeit treibt DEKRA seine Partnerschaft mit dem NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V. weiter voran. Die Aktivitäten sind Teil des DEKRA Climate Impact-Programms (DCI) und verbinden internationale Wirkung mit regional sichtbarem Klimaschutz.

Mit dem DEKRA Climate Impact-Programm verfolgt DEKRA seit 2025 einen wirkungsorientierten Ansatz für unternehmerische Klimaverantwortung. Der Fokus liegt auf einer konsequenten internen Dekarbonisierung sowie der gezielten Unterstützung externer Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekte in Partnerschaft mit etablierten Organisationen.

Ein zentraler Partner im Bereich Klimaschutz ist der Naturschutzbund Deutschland (NABU). Im Rahmen der Partnerschaft unterstützt DEKRA über den NABU-Klimafonds Projekte zur Wiederherstellung natürlicher Ökosysteme, insbesondere von Mooren. Diese leisten einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz und fördern zugleich Biodiversität sowie die natürliche Resilienz von Landschaften.

Ein Teil der im Rahmen des DCI bereitgestellten Mittel fließt in Projekte in Großbritannien und Finnland. Ergänzend zu den internationalen Projekten unterstützt DEKRA gemeinsam mit dem NABU sogenannte Schaufensterprojekte in Deutschland. Diese machen Klimaschutzmaßnahmen sichtbar und schaffen Transparenz über deren ökologische Wirkung – auch für Mitarbeitende und regionale Beteiligte.

Ein Beispiel hierfür ist der Projektstandort Bündtlisried bei Allensbach am Bodensee, an dem NABU-Maßnahmen insbesondere zum Monitoring der Gebiets- und Wasserstandsentwicklung sowie zur Information und Einbindung der Anliegerinnen und Anlieger umgesetzt werden.

Kürzlich hat sich ein Team von DEKRA vor Ort ein Bild der Maßnahmen verschafft. NABU-Expertinnen und -Experten vom NABU-Bodenseezentrum gaben dabei einen Überblick über den Status quo der Flächen, stellten die laufenden Monitoring-Aktivitäten vor, erläuterten ökologische Zusammenhänge und verdeutlichten bereits umgesetzte sowie geplante Maßnahmen, wie die hydrologische Untersuchung und das Bibermanagement.

Das DEKRA Climate Impact-Programm
Mit dem DEKRA Climate Impact-Programm verfolgt DEKRA einen ganzheitlichen Ansatz der Klimaverantwortung. Das Programm verbindet interne Dekarbonisierung mit der finanziellen Unterstützung externer Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekte, die von Partnern wie UNICEF, WWF, NABU und dem Bergwaldprojekt umgesetzt werden.

www.dekra.de/de/climate-impact-programm/

Ein zweiter großer Trend sei die Künstliche Intelligenz (KI), wobei er hier insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen noch erhebliches Potenzial erkennt. Dabei sollte KI laut Jung nicht ausschließlich als Instrument zur Effizienzsteigerung verstanden werden. „Viel spannender ist die Frage, welche repetitiven und nicht wertschöpfenden Tätigkeiten künftig automatisiert werden können und wie die dadurch freiwerdenden Ressourcen genutzt werden, um das Unternehmen weiterzuentwickeln und neue Geschäftsmodelle zu erschließen.“

Stärkere Zusammenarbeit

Zudem plädiert das Jury-Mitglied für eine stärkere Zusammenarbeit innerhalb der Branche: „Viele Herausforderungen – etwa bei Energie, Infrastruktur oder Flächennutzung – lassen sich gemeinsam besser lösen als isoliert.“ Die erfolgreichsten Unternehmen werden laut Jung künftig diejenigen sein, denen es gelingt, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit miteinander zu verbinden.

Bewerbern rät er: „Machen Sie es der Jury leicht.“ Weniger erfolgreiche Bewerbungen würden sich häufig dadurch auszeichnen, dass sehr viele Unterlagen eingereicht werden, ohne dass erkennbar sei, worin die eigentliche Innovation besteht. Bei erfolgreichen Bewerbungen hingegen sei der Kern der Idee sofort verständlich. In den vergangenen Jahren haben ihn häufig mittelständische und familiengeführte Unternehmen beeindruckt. „Am Ende überzeugen die Bewerbungen, die ein echtes Problem lösen und dabei die richtige Balance zwischen Nutzen, Aufwand und technologischer Machbarkeit finden“, so Jung.

Text: Franziska Nieß |
Foto: Adobe Stock/InfiniteFlow

STARTSEITE



Für jedes Problem eine Lösung

Emons BEWARE bietet Gefahrgut-, Sonder- und Entsorgungstransporte an – 120 eigene Behälter zum Vermieten



Das neue Geschäftsmodell der Emons Spedition aus Köln begann 2023 mit dem Transport gebrauchter Batterien. „Emons Battery“ war laut Enrico Hermann, Leiter von Emons BEWARE, ein Erfolg, aus dem sich neue Möglichkeiten ergaben – zum Beispiel ein Mietmodell mit Transportbehältern.

Das sogenannte Behälter-Pooling und die Batterietransporte sind seit Anfang des Jahres auch Teil des Angebots von Emons BEWARE. „Wir bieten im Grunde alles an, was der Spediteur in seinem Netzwerk nicht ohne Weiteres anbietet“, sagt Hermann im Gespräch mit trans aktuell. Zuvor leitete er Emons Battery – dieser Geschäftsbereich ging vollständig in BEWARE auf.

„BEWARE“ steht für die englischen Worte „batteries“, „exceptionals“, „waste“ und „recycling“ „europewide“. Emons BEWARE transportiert Gefahrgüter, wie Feuerwerk, Munition, Batterien – auch defekte – und übernimmt Abfalltransporte. Entsorgungsunternehmen sind laut Hermann keine Konkurrenz: „Wir fahren nicht regional, kurze Strecken sind nicht so interessant und werden häufig vom Entsorger selbst übernommen und wir entsorgen ja nicht selbst. Das machen natürlich die Entsorger.“

In 14 europäischen Ländern aktiv

Emons BEWARE ist bereits in 14 europäischen Ländern aktiv, speziell auch in Osteuropa. Drei weitere Länder sollen bis zum Sommer hinzukommen. „Momentan verstärken wir uns zum Beispiel auch im südeuropäischen Markt“, so Hermann. Munitionstransporte in diese Länder werden aktuell häufig angefragt.

Die Transporte von sogenannten BESS-Containern (Battery Energy Storage Systems) sind aktuell mitunter die umfangreichsten. „Jede Sendung ist ein eigenes Projekt“, sagt Hermann. Es handle sich bei dem Geschäftsmodell eben nicht um das klassische Speditionsgeschäft. Jede Sendung sei individuell. Die fünf Emons-Mitarbeitenden, die mittlerweile ausschließlich für BEWARE tätig sind, kennen und verfolgen jede einzelne Sendung. Die Nachfrage entwickelt sich weiterhin positiv. Inzwischen bewegen sich die monatlichen Transportvolumina regelmäßig im oberen dreistelligen Bereich.

Geschäftsmodell stark nachgefragt

Hermann ist auf vielen Messen unterwegs, um Emons BEWARE zu promoten. Mit seinem Team war er zum Beispiel im Mai auf der IFAT in München – eine der weltweit größten Messen für Umwelttechnologien. Das Geschäftsmodell wurde demnach stark nachgefragt. Vor allem Batterie-, Munition- und Abfalltransporte rufen Interesse hervor. „In der zweiten Jahreshälfte rechnen wir mit noch mehr Anfragen aus den Bereichen Munition und Rüstung“, sagt Hermann.

Emons setzt für die Sondertransporte in der Regel eigene Fahrer und Fahrzeuge ein. Die Fahrzeuge benötigen in allen europäischen Ländern Sondergenehmigungen. Die Fahrer sind entsprechend geschult – zum Beispiel im Umgang mit Lithium-Ionen-Batterien und für das Handeln in kritischen Situationen.

Hermann schildert einen Vorfall, bei dem ein Unternehmen nach dem Brand einer Batterie Hilfe suchte. Das Unternehmen legte die Batterie in ein Wasserbad, doch so konnte sie nicht gefahrlos transportiert und entsorgt werden. Der Prozess zog sich über mehrere Wochen, am Ende konnte Emons BEWARE die Batterie rechtssicher und ADR- sowie Abfallkonform transportieren, so dass sie entsprechend entsorgt werden konnte.



„In der zweiten Jahreshälfte rechnen wir mit noch mehr Anfragen aus den Bereichen Munition und Rüstung“

ENRICO HERMANN,
LEITER VON
EMONS BEWARE



Sicherheit auch in kritischen Situationen:
Zur Fahrerschulung gehört auch der sachgerechte Umgang mit Batterien.

Anzeige

Bereit für die neue Lkw Maut in den Niederlanden?

Mit DKV Mobility entspannt abrechnen.

Ab Juli 2026 werden Lkw über 3,5 Tonnen mautpflichtig – die Eurovignette entfällt damit für die Niederlande.

DKV Mobility bietet mit der DKV Box Europe eine zuverlässige und bequeme Lösung zur Abrechnung der Lkw Maut in den Niederlanden und in ganz Europa.

Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung als Maut-Spezialist und jeder Menge weiteren Vorteilen!

DKV Mobility wurde von den Leser:innen der Fachmagazine trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de in den Kategorien Mautdienstleister sowie Tank- und Servicekarten als bester Anbieter ausgezeichnet. Danke dafür!

YOU DRIVE, WE CARE.

„Wir verschließen uns vor nichts. Egal, was angefragt wird: Wir versuchen, eine Lösung zu finden“, sagt der Geschäftsbereichsleiter. Selbst für den Transport eines gesundheitsgefährdenden Gefahrstoffs im Bereich Biologie wurde eine Lösung gefunden.

„Die Kunden und Verlager sind dankbar für unsere Unterstützung bei diesen doch oft speziellen Themen rund um diese Sendungen“, so Hermann. Es kommt auch vor, dass Kunden bei der Anfrage einfach nur ein Foto der Ware schicken. Emons BEWARE stelle daraufhin den passenden Behälter, Fahrzeug und Fahrer. Beide Seiten – Emons und die Kunden – tragen die Risiken eines Auftrags gemeinsam.

Emons BEWARE verfügt über mehr als 120 eigene Behälter, die die Kunden mieten können: Der kleinste ist so groß wie ein Schuhkarton, der größte misst zwei mal drei Meter und besteht aus Stahl. „Wir transportieren die Ware in der Regel innerhalb von fünf bis sieben Tagen“, so Hermann. Bislang werden keine Aufträge abgelehnt. Die Nische mit Gefahrgut-, Sonder- und Entsorgungstransporten scheint für die Emons Spedition ein Wachstumssegment zu sein.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Emons BEWARE

DAS UNTERNEHMEN

- Die Emons Spedition wurde 1928 gegründet und ist in mehr als 15 Ländern aktiv.
- Geschäftsbereiche: Logistikdienstleistungen, Straßentransporte, See- und Luftfracht, Schienengüterverkehr, Zollabwicklung, KEP-Dienstleistungen.
- Sitz in Köln.
- Leitung: Ralf Wieland (CEO), Thorsten Heuser (CFO).
- Rund 3.900 Mitarbeitende.
- Emons BEWARE entstand aus dem Geschäftsbereich Emons Battery und wurde 2026 gegründet.

Neue Allianz zum Laden

Joint Venture des Logistikdienstleisters Dettendorfer und der Energie Südbayern – Ladepark an der A9 eröffnet



Die Geschäftsführer (v. l.) Markus Oelsner (Dettendorfer Energy), Sebastian Amenda (Amenda), Georg Dettendorfer (Dettendorfer Energy) und Marcus Böske (Energie Südbayern) sowie Wolfgang Ademmer (CMO, Alpitronic) bei der Inbetriebnahme der MCS-Ladeinfrastruktur.

In sonniger Nachmittag kurz vor dem Mai-feiertag, bayerische Blasmusik im Festzelt, Brotzeit auf den Tischen und davor sechs elektrische Sattelzüge an den Schnellladesäulen: Als in Langenbruck bei Ingolstadt der neue Ladepark für E-Lkw eröffnet wurde, hatte die Veranstaltung stellenweise eher den Charakter eines Branchentreffens als einer klassischen Infrastruktur-Einweihung. Rund 200 Gäste kamen an die A9, darunter zahlreiche Spediteure aus Ober- und Niederbayern, Fahrzeughersteller und Vertreter der Energiewirtschaft.

Ladeinfrastruktur als Geschäftsfeld

Die gute Stimmung hatte ihren Grund. Denn in Langenbruck geht es nicht nur um einen weiteren Ladepark für elektrische Nutzfahrzeuge. Das Projekt steht exemplarisch für eine Entwicklung, die in der Branche zunehmend an Bedeutung gewinnt: Ladeinfrastruktur entwickelt sich Schritt für Schritt zu einem eigenen Geschäftsfeld – und zu einer Gemeinschaftsaufgabe von Logistik und Energiewirtschaft.

Hinter dem Standort steht das Joint Venture Dettendorfer Energy, das der Logistikunternehmer Georg Dettendorfer gemeinsam mit Energie Südbayern (ESB) schon 2024 gegründet hat. Ziel des Unternehmens ist es, öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge aufzubauen und weitere Standorte zu entwickeln. Für das Projekt in Langenbruck kam die Spedition Alfred Amenda & Sohn zusätzlich als Standortpartner hinzu und stellte eine geeignete Fläche direkt an der A9 zur Verfügung.

Dass sich für einen elektrischen Nutzfahrzeug-Ladepark ein mittelständischer Speditionsunternehmer und ein regionaler Energieversorger institutionell zusammenschließen, ist bislang noch eher die Ausnahme. Für die Beteiligten ergibt die Konstellation Sinn: Während die ESB energiewirtschaftliches Know-how, Netz- und Betreiberkompetenz einbringt, liefert die Dettendorfer Gruppe die Perspektive aus Transportpraxis, Autohofgeschäft und Logistikalltag.

Joint Venture-Modell gewählt

Bewusst entschieden sich die Partner dabei gegen ein klassisches Dienstleistungsmodell. „In einem Joint Venture lassen sich die Stärken aus Logistik und Energiewirtschaft deutlich enger verzahnen“, erklärt Markus Oelsner, Mitgeschäftsführer von Dettendorfer Energy seitens der ESB. Für beide Seiten schaffe das eine langfristige Grundlage als eine reine Auftraggeber-Dienstleister-Beziehung. Der Standort in Langenbruck wurde nach Angaben der Beteiligten zudem ohne öffentliche Fördermittel realisiert. „Wir glauben an das Thema E-Lkw“, sagt Oelsner.

Dass sich Dettendorfer früh mit alternativen Antrieben beschäftigt hat, ist in der Speditionsbranche bekannt. Bereits Ende der 1990er-Jahre setzte das Unternehmen auf Biodiesel. Lange galt auch Wasserstoff intern als aussichtsreiche Perspektive für den Schwerverkehr. „Wir waren wasserstoffgläubig“, sagt Georg Dettendorfer rückblickend. Erst eine eigene Machbarkeitsstudie in der Region Rosenheim und Inntal habe gezeigt, dass Wasserstoff im Straßengüterverkehr kurzfristig wohl noch keine große Rolle spielen werde. Stattdessen rückte der batterieelektrische Antrieb stärker in den Fokus.

Für den Speditionsunternehmer war das nicht nur eine technologische, sondern auch eine strategische Entscheidung. Denn seine Unternehmensgruppe ist seit Jahren nicht nur Transportdienstleister, sondern auch im Energiehandel aktiv. Die Frage, welcher Energieträger den Schwerverkehr künftig antreibt, betrifft damit gleich mehrere Geschäftsbereiche. „Wir möchten auch in Zukunft Energie für den Güterverkehr bereitstellen“, sagt Dettendorfer. Gleichzeitig wachse der Druck vieler Auftraggeber, Transporte klimafreundlicher abzuwickeln.

Gebündelte Kompetenzen

Mit der Gründung von Dettendorfer Energy begann deshalb der Versuch, Logistik- und Energiekompetenz systematisch zusammenzuführen. Aus Sicht der Beteiligten wäre der Aufbau entsprechender Infrastruktur für einen klassischen Mittelständler allein kaum zu stemmen. Netzanschlüsse, Genehmigungen, Lastmanagement, Strombeschaffung und regulatorische Anforderungen seien hochkomplex. „Die ESB hat das energiewirtschaftliche Wissen, wir kennen die Anforderungen der Logistik“, fasst Dettendorfer die Rollenverteilung zusammen.

Amenda stellt Standort zur Verfügung

Wie unterschiedlich die Anforderungen für elektrisches Laden in der Praxis aussehen können, zeigt das Beispiel des Transportunternehmens Alfred Amenda & Sohn, auf dessen Grundstück in Langenbruck der neue Ladepark entstanden ist. Das Unternehmen betreibt rund 300 Lkw und ist stark im zeitkritischen Linienverkehr unterwegs. Geladen werden kann oft nur in kurzen Zeitfenstern zwischen zwei Einsätzen.

Gerade deshalb blickt Geschäftsführer Sebastian Amenda differenziert auf öffentliche Ladeinfrastruktur. Einerseits hält er den Ausbau für notwendig und rechnet damit, dass der Anteil elektrischer Fahrzeuge im Fuhrpark in den kommenden Jahren deutlich steigen wird. Andererseits sieht er die Grenzen offener Systeme. „Wenn der Lkw Zeit hat zu laden, muss die Ladesäule verfügbar sein“, sagt Amenda. Für viele Speditionen bleibe deshalb das Depotladen auf dem eigenen Betriebshof zentral.

Durch den Standort in Langenbruck verspricht sich Amenda dennoch weniger Stand- und Umwegezeiten sowie langfristig bessere Planungssicherheit beim Zugang zur Ladeinfrastruktur für die eigene Flotte. „Der Standort bietet gute Voraussetzungen, um den Ladepark langfristig und zukunftsicher auszubauen“, ist sich der Unternehmer sicher. Ausschlaggebend dafür seien vor allem die direkte Anbindung an stark frequentierte Verkehrsachsen und ausreichend Erweiterungsflächen.

Klar ist, dass das Thema der öffentlichen Ladeparks für Nutzfahrzeuge gerade erst Fahrt aufnimmt. Viele Fragen rund um Reservierungssysteme, Ladefenster oder die Priorisierung einzelner Fahrzeuge befinden sich noch in der Entwicklung. Was passiert, wenn ein reservierter Ladepunkt wegen Stau verspätet erreicht wird? Wie lassen sich zeitkritische Transporte absichern? „Der Markt findet sich gerade erst“, sagt Markus Oelsner.

Trotzdem wächst das Interesse in der Branche spürbar. Bei der Eröffnung in Langenbruck waren laut Oelsner rund 50 Spediteure aus der Region vor Ort. Viele beschäftigen sich bereits konkret mit E-Lkw oder planen erste Fahrzeuge. Entsprechend groß sei auch der Informationsbedarf rund um Ladeinfrastruktur und Betriebskonzepte.

Der Ausbau braucht Zeit

Der Ausbau öffentlicher Ladeparks bleibt allerdings mühsam. Zwischen erster Idee und Inbetriebnahme vergehen oft Jahre. Netzanschlüsse, verfügbare Flächen und Genehmigungsverfahren bremsen viele Projekte aus. „Die Projekte dauern ein bis drei Jahre“, sagt Oelsner. Gerade leistungsstarke Ladeparks für den Schwerverkehr stellen hohe Anforderungen an die Netzinfrastruktur.

Auch die ESB sieht hier große Herausforderungen. Für Standorte mit mehreren Schnellladesäulen seien häufig eigene Übergabestationen und zusätzliche Trafotechnik nötig, erklärt Marcus Böske, Sprecher der Geschäftsleitung der ESB. Gleichzeitig fehle oft Transparenz darüber, wo überhaupt ausreichend Netzkapazitäten verfügbar seien. Schnellere Verfahren und einheitlichere Abläufe bei Netzanschlüssen könnten den Ausbau deutlich beschleunigen.

Trotz aller Hürden rechnen die Beteiligten damit, dass der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren deutlich an Fahrt gewinnt. Weitere Standorte sind bereits geplant. Noch in diesem Jahr sollen zusätzliche Ladeparks unter anderem in Pentling bei Regensburg und entlang der A8 bei Dasing folgen.

Kooperationen wie jene zwischen Dettendorfer und der ESB gelten bislang noch als Vorreitermodelle, können für den weiteren Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur aber zunehmend an Bedeutung gewinnen. Der Ladepark entwickelt sich damit Schritt für Schritt vom Nebenprojekt zum strategischen Baustein der eigenen Zukunftsplanung.

Die Stimmung in Langenbruck spiegelte diesen vorsichtigen Aufbruch deutlich wider. Für viele der anwesenden Unternehmer stand weniger die grundsätzliche Frage nach dem elektrischen Antrieb im Mittelpunkt als vielmehr der zügige Ausbau der passenden Infrastruktur.

Text: Georg Weinand | Fotos: Ilona Stelzl

50

Spediteure

AUS NIEDER- UND OBER-BAYERN KAMEN ZUR ERÖFFNUNG DES LADEPARKS IN LANGENBRUCK



Trotz Hürden könnten sich öffentliche Ladeinfrastrukturprojekte zu einem eigenen Geschäftsfeld für Speditionen entwickeln.

LADEPARK LANGENBRUCK

- Öffentlicher Ladepark für E-Lkw.
- Direkt an der A9 bei Langenbruck.
- Vier Schnellladesäulen mit fünf Ladepunkten.
- Bis zu 400 kW CCS-Ladeleistung.
- Bis zu 1.000 kW über MCS-Technologie.
- Betreiber: Dettendorfer Energy.
- Partner vor Ort: Alfred Amenda & Sohn Transport.
- Laden ausschließlich mit Ökostrom.
- Bezahlung per Ladekarte oder gängigen Bezahlungssystemen möglich.
- Weitere Projekte in Pentling bei Regensburg und an der A8 bei Dasing in Planung.

 **STARTSEITE**

Speditionspartner überzeugen

DHL Group ersetzt Treibhausgas-Kompensation durch Insetting – neue Investitionen in die E-Flotte



Go Green ist Geschichte – die DHL Group schafft ihre Basis-Lösung zur CO₂e-Kompensation im Paket- und Briefbereich ab. Grund ist eine neue EU-Richtlinie. DHL will noch mehr Treibhausgasemissionen direkt einsparen, und investiert in die Dekarbonisierung.

GoGreen Plus wird neuer Standard

Keine Sorge für die Geschäftskunden: Für einen nachhaltigen Brief- und Pakettransport durch DHL wird stattdessen der „GoGreen Plus“-Service zum einheitlichen Standard, der auf tatsächlich eingesparten Emissionen basiert. „Unsere Kunden erwarten direkte und messbare Einsparungen bei unseren logistisch bedingten Emissionen. Mit GoGreen Plus investieren wir in konkrete Maßnahmen zur CO₂e-Reduktion im Transport, in der Zustellung und bei Gebäuden“, sagt Benjamin Rasch, Marketing- und Produktchef der Post- und Paket-Sparte (P&P) bei DHL.

Die Umstellung von GoGreen auf GoGreen Plus betrifft aber nicht nur Geschäftskunden. Ab 1. September ist GoGreen Plus automatisch auch bei nationalen und internationalen Privatkunden-Paketen für den deutschen Transportabschnitt enthalten. Im Briefbereich weitet die Deutsche Post GoGreen Plus als Inklusivleistung auf sog. „Teilleistungsendungen“, also vom Absender vorsortierte und gebündelte Geschäftspost, sowie auf Dialogpost aus.

Der 2007 eingeführte Basis-Service „GoGreen“ ist damit Geschichte. Der optionale Service war eines der ersten Angebote für Kunden für eine nachhaltige Paketzustellung. „Dabei wurden bislang Emissionen durch die Förderung internationaler, zertifizierter Klimaschutzprojekte außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette ausgeglichen“, so schreibt das Unternehmen. Darunter waren etwa Solar- und Windkraftprojekte in Ägypten, der Türkei oder Indien, Geothermisches Raumheizungssysteme in China oder ein Projekt zur LPG-Versorgung mit Mikrofinanzierung in Haiti.

Umweltaussagen stehen im Fokus

Warum damit Schluss ist? Ab 27. September gelten in Deutschland deutlich strengere Regeln für Umwelt- und Nachhaltigkeitsaussagen. Grundlage ist die Umsetzung der EU-Richtlinie „Empowering Consumers for the Green Transition“ (EmpCo) durch das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG), das Greenwashing gezielt unterbindet und unklare oder unbelegte Werbeaussagen untersagt. Damit werden Nachhaltigkeitsaussagen künftig sowohl wettbewerbsrechtlich streng kontrolliert; unter anderem darf damit ein reiner CO₂e-Ausgleich (Offsetting) bei Produkten nicht mehr als nachhaltig beworben werden, da er außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette erfolgt.

43.000 Ladepunkte

STEHEN AN DEN
DEUTSCHEN
DHL-DEPOTS FÜR
ELEKTRISCHE
FAHRZEUGE ZUR
VERFÜGUNG

Anzeige

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

OPTIMIERT FÜR E-ZUGMASCHINEN
KÖGEL LIGHT PLUS E-OPTIMIZED

**BIS ZU
21%
MEHR
NUTZLAST***

HÖHERE NUTZLAST
**RECHTSSICHERHEIT DURCH
EINHALTUNG DER
ACHSLASTGRENZEN**
**WIRTSCHAFTLICHKEIT
DURCH BESSERE
FAHRZEUGAUSLASTUNG**
**ZUKUNFTSSICHERES
FLOTTENKONZEPT**

*bei ausgewählter Zusatzausstattung

www.koegel.com

DHL reagiert entsprechend. Nach Unternehmensangaben sollen zusätzliche Investitionen in Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im deutschen Logistiknetz erfolgen -also mer Insetting statt Kompensationen. Die durch dieses Insetting erzielte CO₂e-Reduktion wird den GoGreen Plus-Geschäftskunden nach einem zertifizierten „Book and Claim“-Mechanismus zugerechnet.

Investition von zwei Milliarden Euro

„2025 haben wir als DHL Group hierzulande insgesamt über zwei Milliarden Euro in Deutschland investiert, beispielsweise in neue nachhaltigere Zustellbasen mit Photovoltaik und Wärmepumpen“, sagt ein Sprecher auf Anfrage von trans aktuell. Alle neuen Betriebsstätten für den demnach mit PV-Anlagen und Wärmepumpen ausgestattet; der Anteil an Ökostrom betrage bereits rund 95 Prozent.

Investiert wurde vergangenes Jahr außerdem in die Anschaffung von Elektro-Lkw und E-Transportern inklusive Ladeinfrastruktur im Unternehmensbereich Post & Paket Deutschland. Insgesamt zählt das Unternehmen 43.000 Ladepunkte an seinen zahlreichen Depots in Deutschland.

E-Flotte mit fast 40.000 Fahrzeugen

„Aktuell besteht unsere E-Flotte aus 38.500 eigenen E-Fahrzeugen auf der letzten Meile sowie für die Langstrecke 39 E-Lkw und 570 Bio-CNG-Lkw in Deutschland.“ Darunter sind sowohl eigene Lkw als auch Fahrzeuge von Partnern. „Über den Nutzfahrzeugvermieter Hylane haben wir weitere 50 E-Lkw bestellt und werden auch E-Lkw selbst kaufen“, so der Sprecher. Täglich sind demnach auch acht eigene Güterzüge im Einsatz.



Grüne Ampel für eine nachhaltige Versandlösung: So warb DHL in der Vergangenheit für seine erste nachhaltige Versandlösung.

Auch im ersten Quartal 2026 wurden demnach bereits über 150 Millionen Euro in Deutschland investiert. Denn auf der Grundlage der Science-Based-Targets-Initiative will die DHL Group ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 von 40 Millionen Tonnen CO₂e auf weniger als 29 Millionen reduzieren. Dazu gehört die klimaneutrale Gestaltung aller neuen eigenen Gebäude: Zum nachhaltigen Aus- und Neubau im Gebäudebereich zählt demnach etwa die Photovoltaik, die Heizungsmodernisierung, LED-Beleuchtung und mehr.

Laut dem Sprecher wird für das Erreichen der Ziele beispielsweise der Anteil nachhaltiger Flugzeugkraftstoffe auf 30 Prozent erhöht. Und auch der Anteil von E-Flotte in der Zustellflotte für die erste und letzte Meile soll bald auf über 66 Prozent konzernweit gesteigert werden.

Ausbau der E-Flotte geplant

„Wir wollen unseren Kunden ein umfassendes Portfolio nachhaltiger Produkte bieten - im Unternehmensbereich Post & Paket Deutschland konzentrieren wir uns daher auf den weiteren Ausbau sowohl der E-Zustell- als auch der E-Lkw-Flotte“, so heißt es weiter. Für Scope 3, unter den auch die Treibhausgasemissionen für die Bereiche Transport und Vertrieb sowie Geschäftsreisen fallen, ist demnach bis 2030 als gruppenweites Ziel eine Minderung um 25 Prozent gegenüber dem Jahr 2021 vorgesehen.

Austausch mit den Transportpartnern

Im Fokus sind dabei auch die Service-Partner, denen DHL den Umstieg auf alternative Antriebe schmackhaft machen will. „Seit zwei Jahren veranstalten wir Messen an unseren deutschlandweiten DHL-Standorten, auf denen wir unsere Speditionen einladen, mit uns sowie Fahrzeugherstellern und Tankstellenbetreibern in den Austausch zu kommen“, so der Sprecher. Den Partner werden dabei Informationen über das Handling der Fahrzeuge, Fahrerlebnisse und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu den alternativen Antrieben geboten. „Zusätzlich werden wir in diesem Jahr auch noch einen Nachhaltigkeitspreis organisieren und die Speditionen feiern, die unsere nachhaltige Reise aktiv mitgestalten. Die CO₂-Reduktionen bei unseren externen Speditionen sind zudem ein Fokusthema im Transporteinkauf“, so der Sprecher.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Sebastian Gabriel, Deutsche Post DHL

Strom entscheidet über Standort

Immer häufiger entscheidet die verfügbare Anschlussleistung über neue Logistikstandorte – das verändert die Planung



Ein großes Grundstück allein macht noch keinen leistungsfähigen Logistikstandort. „Der entscheidende Punkt heute ist Energie“, sagt Mathieu Meyer, Managing Partner der Logistikberatung Kellergroup mit Sitz in Ditzingen (Baden-Württemberg), gegenüber trans aktuell. Nach seiner Erfahrung entscheidet immer häufiger darüber, ob sich ein Standort überhaupt realisieren lässt.

Bevor Speditionen neue Hallen errichten oder Ladepunkte vorsehen, müssen sie zunächst ein geeignetes Grundstück finden. Genau dort beginnt häufig das erste Problem. Vor allem im Großraum Stuttgart erlebt Meyer immer wieder, dass Kommunen neue Logistikansiedlungen kritisch sehen. Viele Gemeinden wünschen sich Entwicklungszentren oder produzierende Unternehmen. Für Logistikprojekte bleibt dagegen oft wenig Raum.

Aus Sicht des Branchenexperten greift diese Haltung jedoch zu kurz. Produktion und Handel können nur funktionieren, wenn Waren gelagert, umgeschlagen und transportiert werden. „Die Produktion funktioniert nicht, wenn ich nicht irgendwo auch jemand ein Lagerhaus zulasse“, sagt Meyer.

Doch selbst wenn eine Fläche verfügbar ist, muss sie zum Betrieb passen. Wie leistungsfähig eine Immobilie ist, hängt stark vom jeweiligen Geschäftsmodell ab. Wer Waren schnell umschlagen muss, benötigt viele Tore, kurze Wege und ausreichend Platz zum Rangieren. Speditionen, die ihre Güter über längere Zeit lagern, benötigen dagegen vor allem zusätzliche Fläche und höhere Gebäude. Hinzu kommen die Rahmenbedingungen vor Ort. Lärmkontingente, begrenzte An- und Abfahrtszeiten oder Vorgaben zur Zahl der Lkw-Bewegungen können die Leistungsfähigkeit eines Standorts deutlich einschränken.

Gerade auf dem Betriebshof zeigt sich häufig, ob ein Standort durchdacht geplant wurde. Meyer erlebt immer wieder, dass Investoren zwar die Halle optimieren, die Anforderungen des laufenden Betriebs aber unterschätzen. Dann fehlen Rangierflächen, Parkmöglichkeiten oder Wendemöglichkeiten. „Der Lkw muss dann in 48 Zügen vorwärts und rückwärts fahren, um da wieder rauszukommen“, beschreibt er Situationen aus der Praxis.

Hinzu kommt, dass vielerorts auch Stellplätze für Lastwagen fehlen. Speditionen sollten daher schon bei der Planung berücksichtigen, wo Fahrzeuge zwischengeparkt werden können.

Viele Speditionen würden zusätzliche Kapazitäten am liebsten selbst schaffen, weil sie ihre Standorte langfristig nach den eigenen Anforderungen entwickeln wollen. Darüber hinaus wollen viele Firmeninhaber unabhängig bleiben, betont Mayer. Hinzu kommt: Viele Unternehmen denken dabei langfristig und über Generationen hinweg. Deshalb analysieren sie zunächst ihre Warenströme, um einen Standort zu finden, der ihre Transporte dauerhaft möglichst effizient unterstützt.

Langwierige Planungen

Doch selbst dann scheitern Projekte häufig. Genehmigungen ziehen sich hin, die Infrastruktur passt nicht oder die Fläche lässt sich nicht wie geplant nutzen. „Es gibt Konzepte, die haben wir schon auf vier, fünf, sechs Grundstücken versucht zu realisieren“, berichtet Meyer.

Teilweise müssen Unternehmen ihre Planungen über Jahre hinweg von einem Standort zum nächsten tragen, bis sich überhaupt eine Lösung abzeichnet. Manchmal geben sie ein Konzept auch vollständig auf, obwohl es wirtschaftlich sinnvoll wäre.

Hinzu kommt, dass viele Kunden ihre Aufträge heute häufig nur noch für wenige Jahre vergeben. Ausschreibungen laufen oft nur zwei oder drei Jahre. Ein neuer Standort soll dagegen über Jahrzehnte genutzt werden.

Wer mehrere Millionen Euro investiert, weiß deshalb häufig nicht, ob der zugrunde liegende Auftrag noch besteht, wenn die Immobilie fertig geplant oder gebaut ist. Angesichts dieses Risikos setzen einige Betriebe auf Mietflächen statt auf einen Neubau. Andere gehen bewusst ins Risiko und errichten neue Hallen in der Erwartung, sie später auch mit anderen Kunden auslasten zu können.

Anzeige

Staying profitable #together
That's: Sharing the load.

Truck Grand Prix
10.-12.07.2026
Industriepark
Stand R 11,
Nürburgring

Spart bis zu 11 % Kraftstoff: der neue Ford F-MAX Gen 2.0
In Zeiten steigender Spritpreise wird Effizienz zum entscheidenden Faktor. Mit dem preis-leistungsstarken F-MAX der Generation 2.0 punkten Sie auf jedem einzelnen Kilometer. Sein HVO-tauglicher Ecotorq-Motor und die verbesserte Aerodynamik senken Ihren Kraftstoffverbrauch um mehr als 11 %. Jetzt alle Sparpotenziale entdecken:

ford-trucks.de

Sharing the load

Doch nicht jede Spedition will zusätzliche Kapazitäten über einen Neubau schaffen. Wer schneller wachsen oder neue Leistungen anbieten möchte, kann auch zukaufen. Das gilt beispielsweise für die Kühllogistik. Statt diesen Bereich selbst aufzubauen, übernehmen Unternehmen häufig einen Anbieter, der bereits Fahrzeuge, Personal und Kunden mitbringt. Allerdings müssen anschließend unterschiedliche Arbeitsweisen und Unternehmenskulturen zusammenfinden. Auch Bestandsimmobilien bergen Risiken. Häufig zeigt sich erst nach dem Kauf, welche Umbauten erforderlich werden und welche zusätzlichen Kosten entstehen.

Daneben setzen manche Unternehmen auf Kooperationen. Das bietet sich an, wenn ein Partner bestimmte Regionen bereits bedient oder Leistungen anbietet, die ein anderer nicht wirtschaftlich darstellen kann. Solange beide Seiten davon profitieren, können solche Modelle gut funktionieren. Schwierig wird es, wenn sich Interessen auseinanderentwickeln. „Dann entstehen Konflikte, etwa bei Investitionen oder bei der Nutzung gemeinsamer Flächen“, betont Meyer.

Die Anforderungen an neue Standorte gehen inzwischen weit über Hallen und Hofflächen hinaus. Unternehmen müssen heute auch überlegen, welche zusätzlichen Einrichtungen sie benötigen. Zeitweise beschäftigte die Branche etwa die Frage, ob Fahrer künftig häufiger Unterkünfte am Standort benötigen. Hinzu kommt die Ladeinfrastruktur außerhalb des eigenen Betriebsgeländes. Ein E-Lkw muss nicht nur auf dem eigenen Hof laden können, sondern häufig auch beim Kunden oder unterwegs. Dort fehlen jedoch vielerorts geeignete Ladepunkte und ausreichend leistungsfähige Anschlüsse.

Zudem können viele Speditionen ihre Standorte nicht frei nach eigenen Vorstellungen entwickeln. Die finanziellen Spielräume sind begrenzt und auch technische Vorgaben verändern sich fortlaufend.

Selbst wenn eine bestimmte Lösung sinnvoll erscheint, lässt sie sich deshalb oft nicht umsetzen. Unternehmen müssen vielmehr entscheiden, wie viel sie investieren können und wie weit sie ihre Standorte unter den jeweiligen Rahmenbedingungen weiterentwickeln können.

Die größte Veränderung beobachtet Meyer derzeit beim Thema Energie. Nach seiner Erfahrung scheitern inzwischen mehr Projekte am Strom als an der Fläche. Viele Speditionen finden zwar ein passendes Grundstück. Anschließend zeigt sich jedoch, dass die vorhandene Leistung nicht zu den Anforderungen eines modernen Logistikstandorts passt. Meyer berichtet von großen Flächen, deren Stromversorgung eher an ein Einfamilienhaus als an einen Gewerbebetrieb erinnert. Besonders deutlich wird das bei Standorten, die auf E-Lkw vorbereitet werden sollen.

Gleichzeitig steigen die Anforderungen weiter. Einige Bundesländer schreiben Photovoltaikanlagen auf Neubauten vor. Speditionen müssen deshalb entscheiden, wie sie den erzeugten Strom nutzen wollen. In manchen Fällen lässt sich die erzeugte Energie nicht vollständig ins Netz einspeisen. Dann müssen Betriebe zusätzliche Speicher vornehmen oder einen Teil der Stromerzeugung ungenutzt lassen.

Vor allem mittelständische Speditionen stehen dadurch vor einer neuen Aufgabe. Sie verfügen häufig weder über große Stromreserven noch über eigene Energiespezialisten. Gleichzeitig müssen sie abschätzen, wie viele Fahrzeuge sie künftig laden wollen, welche Leistung dafür erforderlich ist und welche Infrastruktur der dafür aufbauen müssen. „Dann werde ich auf einmal zum Energieplaner“, beschreibt Meyer die Situation.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Adobe Stock - Pepsi, Thomas Küppers



„Immer häufiger entscheidet der Stromanschluss darüber, ob ein Standort realisiert werden kann“

MATHIEU MEYER,
MANAGING PARTNER
DER LOGISTIKBERATUNG
KELLERGROUP

BUILD, BUY ODER PARTNER

- Wenn Speditionen zusätzliche Kapazitäten benötigen, stehen ihnen grundsätzlich drei Wege offen:
- Build: Das Unternehmen entwickelt einen Standort selbst und kann Gebäude, Hofflächen und Abläufe exakt an die eigenen Anforderungen anpassen.
- Buy: Durch den Kauf eines Unternehmens oder einer Immobilie lassen sich neue Kapazitäten oder Kompetenzen schneller aufbauen als über einen Eigenaufbau.
- Partner: Kooperationen ermöglichen es, bestehende Netzwerke, Standorte oder Leistungen zu nutzen, ohne selbst investieren zu müssen.

- Welcher Weg der richtige ist, hängt von den Kundenanforderungen, der verfügbaren Infrastruktur und den langfristigen Unternehmenszielen ab.

Quelle: Kellergroup

Champions der Branche

Verleihung des ETM Award 2026 – das sind die Sieger der Nutzfahrzeugbranche



Die Sieger des ETM Award 2026 stehen fest: 3.384 Leserinnen und Leser haben ihre Favoriten der Nutzfahrzeugbranche gewählt. Im Rahmen seines Sommerfests in Stuttgart zeichnete der ETM Verlag die Gewinner der großen Leserwahl aus.

Wer bitte könnte die Champions der Nutzfahrzeugbranche besser auswählen als die Leserinnen und Leser der Fachpresse? Menschen, die tagtäglich mit den Fahrzeugen und Produkten arbeiten und genau wissen, worauf es im harten Transportalltag wirklich ankommt. Richtig: niemand. Und genau deshalb spiegelt der ETM Award wie kaum eine andere Auszeichnung wider, welche Fahrzeuge, Marken und Lösungen die Branche aktuell bewegen. Auch 2026 auf ein Neues.

In diesem Jahr haben insgesamt 3.384 Leserinnen und Leser von trans aktuell, der Schwesterzeitschrift Fernfahrer und dem Online-Portal eurotransport.de abgestimmt und ihre Favoriten aus der Welt der Trucks, Transporter, Trailer, Produkte, Dienstleistungen und innovativen Konzepte gewählt. Verliehen wurden die begehrten Auszeichnungen dann im Rahmen des ETM-Sommerfests in der DEKRA-Hauptverwaltung in Stuttgart. In entspannter Atmosphäre kamen Vertreterinnen und Vertreter aus Transport und Logistik, von Fahrzeugherstellern, Zulieferern und Dienstleistern zusammen, um sich auszutauschen und gemeinsam die Gewinner zu feiern.



In Reih' und Glied: Die Preise des ETM Award 2026 warten auf ihre Gewinner.



Unter der Maxime „Best of New Transportation“ wurden die Awards in diesem Jahr in den Bereichen Fahrzeuge und Trailer, Zulieferer und Dienstleister sowie Konzepte vergeben. Insgesamt standen 74 Lkw- und Transportermodelle sowie zahlreiche Marken und Lösungen zur Wahl. Gerade die Konzept-Kategorien „Zukunft der Logistik“, „Sicherheit“ und „Null-Emissions-Mobilität“ machten dabei deutlich, mit welchen Ideen und Technologien die Unternehmen den Transport von morgen gestalten wollen.

Die Preisverleihung des ETM Award 2026 fand im Gebäude der DEKRA-Hauptverwaltung in Stuttgart im Ballsaal statt.

Leserwahl seit 1997

Seit der ersten Leserwahl im Jahr 1997 hat sich der ETM Award zu einem wichtigen Gradmesser der Nutzfahrzeugbranche entwickelt. Die Auszeichnung steht nicht nur für technische Innovation und Qualität, sondern vor allem für die Anerkennung durch die Branche selbst. Genau das macht den besonderen Wert der Leserwahl aus. Und in diesem Sinne gratulieren wir allen Gewinnern auch in diesem Jahr im Namen unserer Leserinnen und Leser: Herzlichen Glückwunsch!

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Thomas Küppers

Die Gewinner in den einzelnen Kategorien finden Sie hier

 **STARTSEITE**

Ladungen verschwinden spurlos

Phantomfrachtführer bringen Speditionen um wertvolle Ladungen – die Branche fordert mehr Prävention



Komplette Lkw-Ladungen verschwinden, obwohl die Ware ordnungsgemäß verladen und abgeholt wurde. Hinter solchen Fällen stehen häufig sogenannte Phantomfrachtführer. Die Täter geben sich als seriöse Transportunternehmen aus, erschleichen sich Transportaufträge und entwenden die ihnen überlassene Ware. Versicherer und Branchenverbände berichten von einer deutlichen Zunahme solcher Fälle.

Anja Ludwig, Leiterin Kompetenz-Center Logistik und Mobilität bei Kravag, sagt gegenüber trans aktuell: „Phantomfrachtführer gehören inzwischen zu den größten Betrugsrisiken im Straßengüterverkehr.“

Auch die Zahlen des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigen die Dynamik. In den ersten sieben Monaten des Jahres 2025 registrierten die deutschen Transportversicherer bereits 88 Fälle von Phantomfrachtführern. Damit war die Zahl der Fälle bereits so hoch wie im gesamten Vorjahr. Die durchschnittliche Schadenhöhe stieg auf nahezu 200.000 Euro pro Fall. Nach Angaben des GDV verschwindet damit rechnerisch alle drei Tage in Deutschland eine komplette Lkw-Ladung. Demnach beliefen sich die Schäden allein in den ersten sieben Monaten des Jahres 2025 auf rund 17,5 Millionen Euro.

Gestohlene Identitäten

Phantomfrachtführer sind keine echten Frachtführer. Sie übernehmen Transportaufträge in betrügerischer Absicht und haben nie vor, die Ware an ihren Bestimmungsort zu bringen. Stattdessen wollen sie die ihnen überlassene Ware entwenden.

Die Täter übernehmen häufig die Identität tatsächlich existierender Frachtführer oder Speditionen. Sie kopieren Webseiten, verwenden täuschend ähnliche E-Mail-Adressen oder legen gefälschte Unternehmensprofile auf Frachtenbörsen an. Nach der Auftragsannahme wird die Ware ordnungsgemäß abgeholt und verschwindet anschließend aus der Lieferkette.

Laut Ludwig kommen zunehmend auch gehackte E-Mail-Konten und manipulierte Kommunikationswege zum Einsatz. Demnach erändern Täter teilweise Mailadressen nur minimal. Aus einem „i“ wird ein „l“. Beim flüchtigen Lesen fällt dies kaum auf. Speditionen vergeben dadurch unter Umständen Transportaufträge an Betrüger, obwohl sie glauben, mit einem vertrauten Geschäftspartner zu kommunizieren.

Die Täter gehen zunehmend professionell vor und nutzen digitale Kommunikationswege gezielt, um Vertrauen aufzubauen, Identitäten vorzutauschen oder bestehende Unternehmensdaten zu missbrauchen. Nach Einschätzung von Gunnar Gburek, Head of Business Affairs bei Timocom, geht es deshalb nicht mehr nur um die Bekämpfung einzelner Betrugsfälle, sondern vor allem darum, Vergabe- und Prüfprozesse so zu gestalten, dass Risiken frühzeitig erkannt werden.

Verkürzte Prüfprozesse

Die größten Risiken entstehen nach Angaben von Gburek häufig unter Zeitdruck. Wenn Transportkapazitäten kurzfristig benötigt werden, verkürzen Unternehmen teilweise ihre Prüfprozesse oder verzichten auf wichtige Plausibilitätskontrollen.

Zu den typischen Schwachstellen gehören die unzureichende Prüfung neuer Geschäftspartner, die ausschließliche Orientierung an Preis oder kurzfristiger Verfügbarkeit, fehlende Datenabgleiche sowie ungeprüfte Änderungen von Ansprechpartnern und Kommunikationswegen.

Nach Erkenntnissen des GDV stehen viele Mitarbeitende in Transport- und Logistikunternehmen unter erheblichem Zeitdruck. Daher werden Veränderungen bei Kontaktdaten, Bankverbindungen oder E-Mail-Domains nicht immer erkannt oder hinterfragt. Und auch Versicherungsbestätigungen und Unternehmensnachweise werden teilweise nicht direkt bei der ausstellenden Stelle überprüft.

Die unmittelbaren Schäden entstehen zunächst durch den Verlust der transportierten Ware. Hinzu kommen häufig weitere Kosten und organisatorischer Aufwand. Besonders häufig betroffen sind hochwertige und gut vermarktbare Güter wie Elektronik, Lebensmittel oder Fahrzeugteile. Aus Sicht von Kravag und GVN haben die Täter ihr Beutespektrum deutlich ausgeweitet und nehmen inzwischen nahezu jede Warengattung ins Visier.

Prävention als Schutz

Nicht jeder Vorfall wird erkannt oder angezeigt. Zudem scheitern Betrugsversuche häufig bereits vor der Warenübernahme und tauchen deshalb in keiner Schadenstatistik auf.

Niels Beuck, stellvertretender Hauptgeschäftsführer und Leiter Sicherheitspolitik des DSLV Bundesverbands Spedition und Logistik, betont gegenüber trans aktuell, dass die bekannten Zahlen deshalb nur einen Teil des tatsächlichen Ausmaßes abbilden dürften.

Eine Sprecherin des Polizeipräsidiums Brandenburg erklärt gegenüber trans aktuell, dass eine eindeutige statistische Erfassung nicht möglich sei. Je nach Vorgehensweise der Täter würden die Delikte als Betrug oder Unterschlagung registriert. Das Polizeipräsidium Brandenburg erklärt, dass anlassbezogen mit anderen Polizeien und Behörden zusammengearbeitet wird, wenn Hinweise auf grenzüberschreitende Tatbegehungen vorliegen.

Benjamin Sokolovic, Hauptgeschäftsführer des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN), betonte kürzlich beim Parlamentarischen Abend in Hannover, es handle sich bei Phantomfrachtführern längst nicht mehr nur um Einzelfälle. Vielmehr habe sich der Betrug zu einem Betätigungsfeld organisierter Kriminalität entwickelt. Deshalb fordert er mehr Aufmerksamkeit für das Thema sowie mehr Kontrollen und eine konsequente Strafverfolgung, wozu Einrichtung von Schwerpunktstaatsanwaltschaften für Ladungsdiebstahl im Logistikbereich zählt.

Beuck betont, dass betriebliche Schutzmaßnahmen dort an ihre Grenzen stoßen, wo organisierte und grenzüberschreitend agierende Täterstrukturen aktiv werden.

Ludwig und Gburek heben zugleich die Bedeutung konsequenter Prüfprozesse hervor. Unternehmen sollten Frachtführer und deren Dokumente sorgfältig prüfen. Ebenso wichtig ist es, Kommunikationswege und Ansprechpartner zu verifizieren sowie ungewöhnliche Veränderungen bei Kontaktdaten frühzeitig zu erkennen.

Das Polizeipräsidium Brandenburg sieht die Sensibilisierung der Mitarbeitenden als zentrale Schutzmaßnahme. Interne Schulungen können demnach helfen, typische Vorgehensweisen der Täter frühzeitig zu erkennen und Betrugsversuche zu verhindern.

Auch der GDV empfiehlt, Mitarbeitende regelmäßig zu schulen und ihnen Checklisten sowie Merkblätter zur Verfügung zu stellen. Nach Einschätzung des GVN muss die notwendige Aufmerksamkeit entlang der gesamten Leistungskette vom Disponenten bis zur Rampe verankert werden, damit Betrugsversuche möglichst früh erkannt und abgewehrt werden können.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Kravag, GVN, Adobe Stock - BPawesome



„Phantomfrachtführer gehören inzwischen zu den größten Betrugsrisiken im Straßengüterverkehr“

ANJA LUDWIG, LEITERIN KOMPETENZ-CENTER LOGISTIK UND MOBILITÄT BEI KRAVAG



„Hier geht es nicht mehr um Einzelfälle. Hier geht es um organisierte Kriminalität“

BENJAMIN SOKOLOVIC, HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER, GESAMTVERBAND VERKEHRSGEWERBE NIEDERSACHSEN (GVN)

SO SCHÜTZEN SICH SPEDITIONEN VOR PHANTOMFRACHTFÜHRERN

Kurze Prüfungen reichen oft nicht aus. Verbände und Versicherer empfehlen deshalb verbindliche Prozesse und klare Zuständigkeiten.

- Neue Geschäftspartner erst nach sorgfältiger Prüfung beauftragen.
- EU-Lizenzen, Versicherungsbestätigungen und Handelsregisterauszüge kontrollieren.
- Kommunikationswege und Ansprechpartner verifizieren.
- Besonders günstige Angebote unbekannter Anbieter kritisch hinterfragen.
- Hochwertige Transporte möglichst nur mit bekannten Geschäftspartnern abwickeln.
- Unterbeauftragungen über Frachtenbörsen möglichst ausschließen.
- Prüf- und Freigabeprozesse verbindlich dokumentieren.
- Mitarbeitende regelmäßig schulen und für typische Warnsignale sensibilisieren.
- Verdachtsfälle unverzüglich Polizei und Versicherer informieren und Ermittlungen aktiv unterstützen.
- Konsequente Prävention kann das Risiko zwar nicht vollständig ausschließen, erschwert den Tätern jedoch ihr Vorgehen erheblich.

Quelle: GDV

Ein besonderes Örtchen im Lkw

BGL und das Autohaus Kunzmann präsentieren den „Brummi SANI Tower“ – kompakte Sanitäreinrichtung für unterwegs



Mehr Platz, mehr Digitalisierung, mehr Lebensqualität: In den vergangenen Jahren ist das Lkw-Fahrerhaus, das ja Arbeits-, Schlaf- und Wohnbereich auf engstem Raum vereint, noch stärker in den Fokus gerückt. Die neuen EU-Maße, aber auch erfindungsreiche Fahrer oder Anbieter maßgeschneiderter Kabinenumbauten haben es möglich gemacht.

Mit dem Gemeinschaftsprojekt von Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und Autohaus Kunzmann steht nun ein Konzept vor der Markteinführung, das eine Alternative zu den teils katastrophalen hygienischen Zuständen an Stellplätzen und Ladestellen aufzeigt. Eine unkomplizierte, bezahlbare Nachrüstlösung für die Lkw-Kabine, die dem Fahrer endlich ein eigenes, sauberes „Bad“ für unterwegs ermöglicht. Dafür muss er lediglich auf den ohnehin meist überflüssigen Beifahrersitz und etwas Platz im Außenstaufach verzichten.



Anzeige



www.cargobull.com



ETM AWARD
2026
BEST OF NEW TRANSPORTATION



Aller guten Dinge sind acht!
Vielen Dank für Ihr Vertrauen.

Sie haben sich erneut für uns entschieden und wir sind dankbar und überwältigt. Gleich in acht Kategorien haben Sie uns an die Spitze gewählt: Zukunft der Logistik, Kühlkofferauflieger, Kühlgeräte, Curtainsider, Leichtgewicht-Trailer, Container-Chassis, Wechselbrücken-Anhänger und Telematik. Dieser Erfolg ist für uns Ansporn, jeden Tag noch besser zu werden.

„Wir vom BGL fordern schon seit vielen Jahren, dass das Fahrpersonal auch die nötigen sanitären Bedingungen für seine Pausen und täglichen Ruhezeiten vorfindet“, erklärt

Roger Schwarz, Geschäftsführer beim BGL. Ein erstes Positionspapier habe der Verband schon 2009 nach Brüssel geschickt. Auch die Lkw-Hersteller habe man versucht, zur entsprechenden Ausstattung der Fahrerhäuser zu animieren. „Aber bisher ließ sich kein OEM dafür begeistern“, berichtet Schwarz.

Dann kam der Tag, an dem er mit Florian Poth, verantwortlich fürs Lkw-Geschäft beim Mercedes-Benz-Autohaus Kunzmann in Aschaffenburg, beim Jahresgespräch zusammensaß – und sie beschlossen, selbst ein Sanitär-Modul für die Lkw-Kabine zu entwickeln. Poth war vor den Trucks für die Transporter zuständig und hatte dadurch auch den Draht zur Campingbranche. Unter Einbeziehung von Möbelentwickler Rudolf Schütte aus dem Münsterland entstand der Brummi SANI Tower.



Roger Schwarz vom BGL demonstriert die Morgenrasur an Waschbecken und Klappspiegel der oberen Schublade.

Sanitär-Schrank auf dem Beifahrersitz

Der Name vereint Brummi, das beliebte BGL-Maskottchen, und den turmartigen Sanitär-Schrank, der den Platz des Beifahrersitzes einnimmt. Schütte: „Ich musste mich natürlich einarbeiten, Lkw-Fahrer sind eine andere Zielgruppe als Camper. Dann haben wir begonnen, das Modul zu bauen – mehr als einmal.“ Jetzt ist der SANI Tower serienreif und wartet auf die Zertifizierung durch eine Prüforganisation. Die Serienproduktion wird ein namhafter Automobilzulieferer übernehmen, den Vertrieb das Autohaus Kunzmann.

Vorgesehen ist die Erfindung zunächst für die Montage in der Kabine des Actros L, mit 2,50 Meter Breite und ebenem Boden. Wie hier im Actros L des Autohauses Kunzmann mit ProCabin und der schicken Formel 1-



Die untere Schublade des Brummi SANI Towers beinhaltet die mobile Verschleiß-Toilette Clesana X1, eine Erfindung aus der Schweiz.

Weitere Hersteller sollen folgen

Der SANI Tower besteht aus einem Korpus mit seitlichem Klapptisch und zwei großen Schubladen. Die untere Schublade, belastbar mit 120 Kilogramm (mit Keil auch mehr), beherbergt die mobile Verschleiß-Toilette Clesana X1, eine Erfindung aus der Schweiz. Per Thermo-Druckverfahren verschweißt sie menschliche Hinterlassenschaften sicher, kompakt und automatisch in einer stabilen Schlauchfolie und sammelt die Päckchen in einer Auffangwanne – bis zur Entsorgung im Restmüll. Wasser braucht sie nicht, nur einen Stromanschluss. Damit dieser bei längeren Standzeiten des Lkw deaktiviert werden kann, hat Kunzmann eigens einen WC-Schalter im Armaturenbrett angebracht.

Die obere Schublade wartet mit einem aufklappbaren Glasdeckel inklusive Spiegel, einem ausklappbaren Wasserhahn (nur Kaltwasser) und Stauraum für Hygieneartikel auf. Frischwasser, Pumpe und Grauwasser befinden sich, verbunden mit Schläuchen, in zwei 12-Liter-Kanistern im rechten Außenstaufach.

Wäre es möglich gewesen, auf der Korpus-Oberfläche auch gleich eine Herdplatte zu verbauen? „Die Idee eines Kochfeldes haben wir bewusst nicht aufgegriffen, weil sie einen Gasherd bedingt hätte, womit immer die Gefahr einer Kohlenmonoxidvergiftung besteht“, so Schütte.

Wie der Name schon sagt, soll beim SANI Tower ganz die Hygiene auf Tour im Mittelpunkt stehen. Beim bevorstehenden Truck-Grand-Prix am Nürburgring wollen die Partner das Konzept offiziell vorstellen – samt Verkaufsstart zum Messe-Sonderpreis von 2.995 Euro, der BGL-Mitgliedern dauerhaft erhalten bleibt. Dann heißt es auch am BGL-Kunzmann-Stand: Probesitzen erwünscht!.



Nebenabtrieb mal anders: Der Tower hat seinen eigenen Stromschalter.



Prof. Dirk Engelhardt (BGL, li.) und Florian Poth (Autohaus Kunzmann) prüfen den Wasservorrat des Waschbeckens, untergebracht im rechten Außenstaufach des Actros. Die Kanister fassen je 12 Liter Frisch- beziehungsweise Grauwasser.

Von Herausforderung keine Spur

Unterwegs mit dem Mercedes eActros 600 Safety-Truck und Milence – wenn E-Antrieb und Laden einfach problemlos sind



Die Abfahrtskontrolle wird im eActros für uns noch um einen Punkt ergänzt: die Reichweiten-Kartoffel. Auf diesen schönen Namen haben die Testingenieure von Daimler Truck die Visualisierung des Aktionsradius auf der Navigationskarte in ihrem Elektro-Flaggschiff getauft – und dabei voll ins Lilane getroffen. Dieser lila eingefärbte Bereich auf der Karte hat nämlich tatsächlich Ähnlichkeit mit einem Erdapfel, weil die Software nicht einfach nur einen Kreis auf Basis des Batterieladestands zieht um den Standort des Lkw, sondern auch die Topographie miteinberechnet.

Erklärung der Reichweiten-Kartoffel

Wo es runtergeht, ist der Aktionsradius größer. Und wo Steigungen erklommen werden müssen, schrumpft er zusammen wie eine alte Kartoffel. Im Falle des eActros mit seinen quer unter dem Rahmen liegenden 600-kWh-LFP-Akkus ist er aber, frisch abgestöpselt von der Ladesäule, immer erfreulich weit. So auch an dem Morgen in Wörth am Rhein, an dem wir uns aufmachen vom Entwicklungs- und Versuchszentrum von Daimler Truck über Nancy in Richtung des Milence-Ladeparks Saint-Witz vor den Toren von Paris.

Gute 560 Kilometer liegen damit vor uns – und gerade die Schlussetappe ist dank eines kleinen Auswuchses besagter Reichweiten-Kartoffel sogar noch drin. Nur: Wer will das schon ausreizen mit einem ausgewachsenen Sattelzug? Und warum auch, ohne Not? Wir müssen zwischen- durch eh zur obligatorischen 45-Minuten-Pause stoppen, das können wir auch gleich mit einem Ladezwischenstopp verbinden. Unser Halt der Wahl: der Milence-Ladepark in Gondreville – der schaut im Netz nach angenehm wenig Rangierarbeit aus und passt zum Thema, fahren wir den eActros doch für eine Milence Promo-Tour in die französische Hauptstadt.

Nichttraucher-Lkw

Keine halbe Stunde am Steuer, schon passieren wir den weitgehend verwaisten Grenzübergang nach Frankreich und erfreuen uns an den landestypischen Autobahnen. Kein Stress, kein Stau. Nur wir, der Asphalt und die übliche E-Lkw-Stille in der voluminösen Gigaspace-Hütte – so dürfte der Alltag gern häufiger ausschauen. Auch wenn der

eActros Safety-Truck plötzlich auf überraschende Weise unsere Gesundheit in den Fokus rückt: Ausgerechnet beim Anstecken einer Zigarette nämlich meldet sich der Aufmerksamkeitsassistent – und zwar mit dem Symbol einer durchgestrichenen Kippe auf dem Kombiinstrument. Die Infrarotkamera, die den Lidschlag und die Blickrichtung checkt, kann also auch die typischen Bewegungen beim Anzünden einer Zigarette erkennen und zeigt sich wenig begeistert.

Wir nehmen es mit Humor, der Mercedes meint's ja nur gut. Nur verleitet der eActros gewissermaßen sogar dazu, die eigentliche Fahrerei locker zu nehmen, arbeiten der PPC-Tempomat und die Navigation doch so harmonisch zusammen, dass man beispielsweise durch Autobahnkreuze segeln kann, ohne vor oder nach der Kurve die Geschwindigkeit regeln zu müssen. Unser auf 31,2 Tonnen ausgeladener Testzug weiß selbst, wie sehr er für die nächste Kurve verzögern sollte und auf welche Geschwindigkeit er danach wieder beschleunigt.

Spaß im Power-Modus

Da können wir uns also der Beurteilung des E-Antriebs widmen, der einmal mehr ernsthaft Spaß macht: Wenn es über leichte bis mäßige Steigungen ganz ohne Geschwindigkeitsverluste geht und nur eine Mini-Rückschaltung vom vierten in den dritten Gang die Zugkraft unterbricht – das hat was. Gerade im Power-Modus mit durchgetretenem „Strompedal“. Dann nämlich gibt der eActros seine vollen 816 PS frei und zieht fröhlich durch, während er im Eco-Modus mit gesetztem Tempomat gefühlt auf dem Niveau eines 480er oder 510er Actros performt.

„Spinnst du? Reichweite!“, schreit einen bei besagter sportlicher Fahrweise nur das eigene Kontrollfreak-Engelchen auf der linken Schulter ins Ohr. Entspann dich! Auch in einer Power-Steigung frisst die Anzeige nicht wie ein Countdown die Kilometer im Sekundentakt. Die Akkus packen das, böse Überraschungen bleiben auf unserer Tour aus und der Puffer ist eh üppig bemessen. Die im politischen Kontext so oft bemühte Planungssicherheit, an Bord des eActros ist sie zu greifen. Eine Wohltat, gerade in Zeiten, in denen der Wechsel auf den E-Lkw noch nicht locker von der Hand geht.

Einfacher Ladevorgang bei Milence

Was schade ist. Denn hat man erstmal einen E-Lkw auf dem Hof und die passende Ladesäule in Betrieb, läuft's. Wie bei unserem Stopp nach 230 Kilometern in Gondreville. Hier erwartet uns der erste Milence-Ladepark der Tour, frisch aus dem Boden gestampft und mit einem weiten Bogen über die Zufahrt problemlos zu erreichen. Vor dem Tor drücken wir auf die Ruftaste, erbitten Einlass und rollen an die äußerste der vier freien 400-kW-Stationen. Ladekarte drangehalten, den Knopf für den richtigen „Zapfhahn“ ausgewählt, den Stecker in den Anschluss gedrückt und zack – der Strom fließt. Innerhalb von Sekunden baut sich die Ladeleistung auf, bis sie bei 399 kW verharrt und durchzieht bis zu einem Batteriestand von über 90 Prozent. Erst dann regelt sie wieder runter, schafft in unserem Fall die 100 Prozent aber trotzdem innerhalb der 45-Minuten-Pause, weil die Akkus schon zu Beginn der Zwischenmahlzeit noch mehr als halbvoll waren.

Die Regeneration der Energiespeicher des eActros ist aber nur die halbe Miete. Wir tanken auch auf, mit Wasser, Wurst und Weichkäse. Und leeren unsere Blase für sage und schreibe 10 Cent in den sich selbst reinigenden WC-Boxen des Milence-Geländes, in denen man sich wirklich wohlfühlen kann. Eine Wohltat! Und ein unerwarteter Pluspunkt für Milence und den E-Lkw.

Weiter geht's: Wir wechseln auf die N4 und später die N44, bahnen uns unseren Weg über sanfte Hügel, vorbei an Rapsfeldern und der Geburtsstadt des vielleicht ersten Automobilisten überhaupt, der weder auf Verbrenner-, noch auf E-Motoren setzte: Nicholas Cugnot aus Void nämlich entwurf 1769 stattdessen einen Dampfwagen.

Zurück in der Moderne fahren wir unter der Start- und Landebahn des Flughafens Charles-de-Gaulle im Nordosten von Paris zu unserem Tagesziel: dem Milence-Ladepark in Saint-Witz. Wieder stehen noch über 200 Kilometer Restreichweite auf der Uhr, wieder lädt der eActros zuverlässig mit 400 kW.

Ohne Ladeinfrastruktur geht nichts

Zeit für ein Gespräch mit Anja van Niersen, der CEO von Milence, die wir hier treffen. Sie gibt sich zuversichtlich: „2026 werden wir einen Hochlauf sehen bei den E-Lkw, auch wegen der volatilen Dieselpreise.“ Aber: Ohne Ladeinfrastruktur gehe gar nichts. Und daher ist sie mit Milence auch in Vorleistung gegangen. 34 Ladeparks in acht Ländern umfasst das Netzwerk inzwischen, zuletzt ist am wichtigen Lohfeldener Rüssel bei Kassel eine neue Station eröffnet worden.

So viele Sorgen darum, dass man keine Ladesäule für seinen E-Lkw findet, muss man sich aktuell also wirklich nicht mehr machen. Das haben auch wir schon erleben dürfen auf unseren vielen E-Lkw-Fahrten. Mit etwas Planung ist zumindest Westeuropa gut zu befahren. Was auch unser Gespräch mit Anders Larsen gut aufzeigt, einem eActros-Fahrer für Dania Connect aus Dänemark, den wir zufällig in Saint-Witz treffen.

Anders fährt Container vom Norden Dänemarks bis Zentralfrankreich, gut 100.000 Kilometer hat er mit seinem E-Mercedes bereits abgespult. Was also sagt er zum Thema? „Der eActros ist vielleicht der beste Lkw, den ich je hatte. Eigentlich bin ich ein Volvo-Fan, aber das Bett im Mercedes ist klasse und der gleichmäßig kühlende Kühlschrank gefällt mir auch sehr gut“, erzählt er – zu unserer Verwunderung, wollten wir doch von seinen Erfahrungen mit dem E-Antrieb hören.

Keine Reichweitenangst

Wir fragen also konkreter nach. Probleme mit der Technik? Nein, die hatte er noch nicht. Sorgen -um die Ladeinfrastruktur, Reichweitenangst? Nein, die kenne er nicht. Die Stationen zwischen Dänemark und Frankreich habe er im Kopf. In Schwierigkeiten sei er noch nie gekommen. Er merke nur, dass mehr und mehr E-Lkw dazukommen und die Auslastung steige – da müsse der Ausbau der Ladeinfrastruktur mitziehen.

Kurzum: Die Elektrifizierung ist für Anders gar nicht wirklich ein Thema. Und genau das ist für den Antriebswandel das größte Kompliment. Und ein Stück weit ist das auch das Fazit, das wir nach unserer zweiten Etappe von Paris über Gent nach Brüssel ziehen.

Die Ladeparks – ja, die fahren wir eben an, wie es gerade passt. Und sie funktionieren. Der wahre Stress steckt vielmehr in Alltagssituationen. Morgens für Fotofahrten in die Pariser Innenstadt – das ist Wahnsinn, auch ohne Auflieger. Die engen Zufahrten zu den Ladeparks in Saint-Witz und am Volvo Trucks-Werk in Gent – die erfordern Geschick. Das Gezuckel durch Brüssel, mit einem Pulk von Radfahrern – da wird uns selbst mit Abbiegeassistenten angst und bange.

Aber das elektrische Fahren und Laden? Das war von Wörth über Paris nach Brüssel keine wirkliche Herausforderung mehr.

Text: Julian Hoffmann |
Fotos: Julian Hoffmann, Milence



„Hier muss sich auch das Gesetz ändern: Ich muss den Lkw innerhalb meiner Ruhezeit von der Ladesäule bewegen dürfen“

ANJA VAN NIERSEN,
CEO VON MILENCE

MERCEDES-BENZ E-ACTROS

600 LS 4X2

Antrieb	Starre Elektroachse mit zwei permanenterregten Synchronmotoren und Vier-Gang-Getriebe (knapp 1.000 kg Eigengewicht), 800-V-Technik
Leistung Dauer/Spitze	400/600 kW (544/816 PS)
Energie-speicher	Drei quer zur Fahrtrichtung unter dem Rahmen montierte Batteriepakete mit LFP-Chemie (Lithium-Eisenphosphat), jeweils ca. 1,5 Tonnen Gewicht und 207 kWh Kapazität, 800-V-Technik
Batterie-kapazität	insg. 621 kWh installiert, 600 kWh nutzbar
Ladeleistung	CCS mit bis zu 400 kW
Ladezeit	rund 60/100 min (20-80/10-100 Prozent Ladestand)
Reichweite	rund 500 km
Chassis/Fahrerhaus	
Vorderachse	9-t-Achse mit Zweibalgluftfederung
Hinterachse	13-t-E-Achse mit Vierbalgluftfederung (Motoren und Getriebe vorgelagert integriert)
Räder v/h	385/55 R 22.5 / 315/70 R 22.5; Bridgestone Ecopia auf Alcoa-Alufelgen
Radstand	4.000 mm
Fahrerhaus-Typ	ProCabin Gigaspace mit ebenem Boden
Gewichte	385/55 R 22.5 / 315/70 R 22.5; Bridgestone Ecopia auf Alcoa-Alufelgen
Leergewicht	4.000 mm

Gelungene Überraschung

Ford Pro bietet mit dem Transit City einen kosteneffizienten E-Transporter – gebaut wird das Modell in China



Was für ein Auftritt! Mit dem Transit City überrascht Ford Pro die Branche. Auf den ersten Blick ist das Modell ein Transporter, den die Marke schon hat: ein Ein-Tonnen-Wagen wie der Transit Custom. Nur mit schnörkelloserem Design, das ohne ausladenden Kühlergrill ein wenig an die vierte Transit-Generation der 90er Jahre erinnert, auch dank der stehenden Türgriffe. Was also hat es mit dem City auf sich?

Zusammenarbeit mit JMC

Erstmal wieder eine Überraschung: Technisch ist der nämlich gar kein Transit. Vielmehr baut er auf dem Touring EV der Jiangling Motors Corporation (JMC) aus China auf, wenngleich deutlich angepasst an Europa. Mit JMC ist Ford bereits seit Mitte der 90er Jahre verbandelt, hält aktuell rund 30 Prozent an dem Hersteller. Mehr noch: JMC baut unter der eigenen Marke sogar Transit für den chinesischen Markt.

Mit dem City wird die Zusammenarbeit also nur umgekehrt: Der Transporter wird mittels eines Gemeinschaftsunternehmens von JMC und Ford in China gebaut und nach Europa exportiert. Eine Strategie, die den laut Ford Pro besonders kosteneffizienten Transporter erst ermöglicht – und gleichzeitig die Erklärung für seine Erscheinung ist. Ford Pro will mit ihm ein Elektromodell zum Schnäppchenpreis anbieten können, eine Alternative zum Premiumangebot E-Transit Custom. Und das in ungeahnter Variantenvielfalt.

DER TOURING EV LIEFERT
DIE BASIS

Zum zweiten Quartal soll der Transit City bestellbar sein, sein Messedebüt wird er auf der IAA Transportation in Hannover geben. Erste Auslieferungen sind fürs vierte Quartal angepeilt. Preise will Ford Pro schon bald kommunizieren, zur Premiere gibt's immerhin eine grobe Richtung: Der ausschließlich mit Elektroantrieb und kompakter Batterie erhältliche City wird sich zwischen dem E-Transit Courier (ab 34.784 Euro brutto) und dem mindestens 57.953 Euro brutto teuren E-Transit Custom einreihen.

Aber es ist nicht allein der Preis, der für den City spricht. Es ist auch das Mehr an Möglichkeiten im Vergleich zu seinem Ein-Tonnen-Bruder Custom. Der neue Transit wird gleich zum Marktstart nicht nur als L1H1 mit einem Ladevolumen von rund sechs Kubikmetern und einer Nutzlast von 1.085 Kilogramm zu haben sein, sondern auch als L2H2 mit einer Ladefläche von etwas mehr als drei Metern, einem Ladevolumen von circa acht Kubikmetern und einer Nutzlast von 1.275 Kilogramm. Sowohl der L1H1 als auch der L2H2 sollen drei Euro-Paletten gleichzeitig transportieren können.

Aber damit nicht genug: Hat Ford Pro aktuell im Ein-Tonnen-Segment kein Fahrgestell im Programm, ändert sich das ebenfalls mit dem City. Claudia Vogt, Ford Pro-Chefin für Deutschland, Österreich und die Schweiz, sieht entsprechend großes Potenzial in ihrem fünften Transit, gerade bei Vertretern der KEP-Branche, bei

Handwerker*innen und Kommunalpolitik

Diese bekommen mit dem Transit City einen auch antriebsseitig auf sie zugeschnittenen Transporter: Der Elektromotor des neuen Ford leistet moderate 110 kW / 150 PS und leitet seine Kraft an die Vorderräder, auf Wunsch im One-Pedal-Drive-Modus. Auch bei der Batteriekapazität hält sich das Modell zurück, liegt der Fokus doch auf der Stadt und auf möglichst



Das eigentliche Highlight: Den Transit City gibt es auch als Fahrgestell. Bisher ist Ford Pro hier im Ein-Tonnen-Segment blank.



Die Ladefläche des L2H2 misst etwas mehr als drei Meter, der Ladebereich



Bei der ETM-Leserwahl „Best of New Transportation“ haben wir zum

19. Mal in Folge den ETM Award in der Kategorie „Bremsen“ gewonnen. Zusätzlich wurden wir für unsere Zero Emission-Strategie in der neuen Konzept-Kategorie „Null Emissions Mobilität“ ausgezeichnet – ein Vertrauensbeweis in



Konkret bringt es der im Unterboden montierte Lithium-Eisenphosphat-Akku auf eine nutzbare Kapazität von 56 kWh, was laut Ford Pro gut sein soll für eine Reichweite von bis zu 254 Kilometern. Im Anschluss lässt sich die Batterie an der AC-Wallbox mit 11 kW und an der DC-Säule mit mäßigen 87 kW laden, womit im besten Fall 33 Minuten vergehen sollen, bis der Batteriestand



Nicht zu viel und nicht zu wenig, das soll der neue Ford also sein – auch in Bezug auf seine universale Ausstattung ohne Sonderoptionen. Mit an Bord sind Frachtraumböden, halbhohle Seitenverkleidungen und Verzurrösen. Im Cockpit darf sich das Fahrpersonal auf digitale Instrumente und einen 12-Zoll-Touchscreen mit Apple CarPlay und Android Auto freuen, außerdem fährt Ford Pro ein schlüsselloses Startsystem, Sitzheizung und Rückfahrkamera auf. Ebenfalls Serie sind Parksensoren, Notbrems- und Fahrspurassistent und ein adapti-

Die Ausstattung ist universal, Extras gibt es nicht. Die Fahrstufen werden mittels

eines Lenkstockhebels ausgewählt. Neben den digitalen Instrumenten fällt der zentrale 12-Zoll-Touchscreen ins Auge.

ver teiponiat.

Was den Aftersales-Bereich angeht, geht Ford Pro mit einer Garantie über acht Jahre oder 160.000 Kilometer für die Hochvolt-Komponenten voran. Der Wartungsaufwand soll im Vergleich zu einem konventionellen Dieselmotormotiv um rund 40 Prozent sinken, die Service-Intervalle dehnen sich auf 40.000 Kilometer respektive zwei Jahre aus. Allesamt Werte, die preissensib-

portier in erster Linie als Werkzeug



LEASING/LKW-VERMIETUNG

SPEZIALFAHRZEUGE AUF HÖCHSTEM NIVEAU.
Weil Mobilität Perfektion braucht!

WERKSTATT AWARD

BFS
BUSINESS FLEET SERVICES

Drive the Future.
www.bfs.tv

WERKSTATT

Vorführ-/
Ausstellungszentrum:
Telefon
0 79 67-3 28

WASCHEN SIE MIT DEN MOBILEN
STARK WASCHANLAGEN
AKKU - BENZIN - DIESEL
große Modellauswahl

STARK
WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA
WHEELS

Ihr Großhandels-
Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer
in Ihrer
Nähe
finden

LKW-Fahrer-GESUCHT
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter: 040 - 60 94 55 30



Schenken Sie Kindern eine positive Zukunft

Auch in Deutschland brauchen Kinder unsere Hilfe. Als SOS-Pate helfen Sie nachhaltig und konkret.

Jetzt Pate werden:
sos-kinderdorf.de

LKW / Bus Weiterbildung **FS**
Kompaktkurs / 5 Module **nur 475,- €** *einfach gut...*
günstige Unterkunft - inhouse bundesweit
www.fahrschule-schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

LKW & BUS BKF-WEITERBILDUNG
MODULE 1 BIS 5 SIND ALS WOHNEKURS
ODER EINZELN BUCHBAR.
INKL. MITTAGESSEN UND GETRÄNKE

**ALLE FUHRERSCHULINGSKLASSEN
BEDIENERSCHULINGS
BGG & MEHR**

FAHRSCHULE B. MUELLER
AUSBILDUNGSCENTER FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE-MUELLER.DE | TEL.: 07024 9336119 | FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÖNIGEN

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

WALTER LEASING

Tautliner zu verkaufen

Neue Panel Farbe nach Wahl.

/ Standard, Mega
/ Fabrikat Krone
/ BJ 2016, 2017

Preis ab
€ 4.900,-

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

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in
FERNFAHRER trans aktuell

Norbert Blucke
+49 (0) 711 784 98 94 | norbert.blucke@etm.de

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

VERSCHIEDENES

WASCHEN SIE
MIT DEN MOBILEN
STARK WASCHANLAGEN
AKKU - BENZIN - DIESEL
große Modellauswahl

STARK
WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

Vorführ-/
Ausstellungszentrum:
Telefon
0 79 67-3 28

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

NEUE HOTLINE

00800 03627867
KOSTENLOSES HILFETELEFON

Doc Stop
www.docstop.eu

Jobs in deiner Nähe finden

LKW-Fahrer-GESUCHT
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

EIN LEBEN VERÄNDERN!
Mit einer Partnerschaft können Sie
Gewalt an Mädchen bekämpfen.

WERDEN SIE PATE!
www.plan.de

PLAN
INTERNATIONAL

LKW-Fahrer GESUCHT
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

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

DEKRA

Viele Qualifizierungen werden staatlich gefördert. Wir informieren dich gerne!

Zukunftsbranche Transportlogistik

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

Wir beraten dich gerne ausführlich!
Telefon: 0711.7861-3737
E-Mail: service.akademie@dekra.com
www.dekra-akademie.de/transport-und-gefahrenverkehr

DEKRA. SECURING THE FUTURE

VERANSTALTUNGEN

EUROPA TRUCK-TRIAL
www.europatrucktrial.org

DEISL BETON

H.Schoch
bau

LT24
www.ltw.de

FERNFAHRER
BFS

ERROAD
Baublatt

18/19 Juli 2026
Werfen - Sulzau

Werfen
Salzburger Land

Mit Modellbauwerkzeug

Anfahrt
(A10 - Exit Pas-Lueg)
Deisl-Beton, Kiesabbau
Paß-Lueg-Straße 14
5451 Tenneck

Eintrittspreise
1-Tageskarte € 18,00
Wochenende € 28,00

SA und SO jeweils 9:00-18:00 Uhr

www.europatrucktrial.org/1-lauf-werfen-salzburg-2026

www.lkw-teile24.de

MAN

TSCHANN
Competence in trucks

europatrucktrial.org
www.europatrucktrial.org/ticketinfo

Erstmalig mit Ausstellung ELEKTROMOBILITÄT Schwerpunkt Nachhaltigkeit

AUTOHÖFE

LOMO AUTOHOF - IHR PARTNER FÜR NUTZFAHRZEUGE

STRAHLENDER GLANZ FÜR IHRE GIGANTEN!

Wir erweitern unseren Service für Sie! Der LOMO Autohof eröffnet eine brandneue Christ LKW-Waschanlage.

Christ LKW-Waschanlage

LOMO AUTOHOF

ihre Vorteile

1. Schonende Reinigung
Weiche Bürsten, keine Kratzer
2. High-Speed
Minimale Standzeiten
3. Modernste Technik
Christ Wash-Systeme Präzision
4. Umweltfreundlich
Wasser- und Energieeinsparung

Unsere regulären WASHZEITEN
(Ab 15.05.2026)
Montag - Freitag: 09:00-19:00 Uhr
Samstag: 09:00-14:00 Uhr

ERÖFFNUNG AM 15. MAI 2026!

Rennsteigstr. 2-6
98544 Zella-Mehlis
www.lomo-autohof.de

Mobil: 0179-6707812

Einfahrt rechts neben DEKRA - Halle

www.transaktuell.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

12. JAHRESPREIS
ECODUO MEISTERT PRAXISTEST

FERNFAHRER

BERUFSKRAFTFAHRER

MAN

STEGMALER GROUP

2000 V10 ZUM 30. JAHR

MACHTIGER MAN

ERINNERT AN

100 JAHRE CATERPILLAR

SCANTIA RUFEN DEN BAU

2017 24

FORD F-MAX 2026

RETRO-OPTE TRUCK

VOLEDIGALES COCKPIT

NEU IM SHOP AUFACHE

MAN VON HERPA

SEITE 48

ROADSHOW

SEHEN UNS

In jeder Ausgabe mehr drin für Dich!

www.fernfahrer.de

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

www.fernfahrer.de

Impressum

trans aktuell digital

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport, Logistik und Management

Chefredaktion trans aktuell:

Ilona Jüngst

Redaktion:

Ralf Lanzinger,
Carsten Nallinger,
Franziska Nieß

Weitere Mitarbeiter:

Julian Hoffmann, Johannes Roller, Georg Weinand

Grafik/Produktion:

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

Sekretariat: Uta Sickel

Verlag:

Euro Transport Media Verlags- und
Veranstaltungsgesellschaft mbH,
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor
Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

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

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

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

Anzeigenmarkt:

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

Vertrieb:

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

Anzeigenverwaltung:

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

Herstellung:

Thomas Eisele

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

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

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

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

Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr,
Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage.
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatriku-
lationsbescheinigung einen Nachlass von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk.
ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

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

Anzeigenpreisliste: Nr. 35, 2026,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

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



STARTSEITE

Unterstützer von

