# Blickpunkt LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

**AUSGABE 4/2020** 

IM GÜTERVERKEHR UMBRÜCHE DURCH CORONA GLADIATOR IN DEN KAMPF ZIEHT EIN IVECO S-WAY STOPP IM BUSTOURISMUS DER BRANCHE REICHT ES











HEFT

APP

YOUTUBE

WEBSITE





### **Inhalt**

#### 4 Aktuelle Lenk- und Ruhezeiten

Wegen Corona: Neuregelung der Ausnahmen gilt für nationale und internationale Transporte bis 31. Mai 2020.

#### 8 Frachtverkehr in der Coronakrise

Wohin mit den Kapazitäten, wenn die Wirtschaft verschnupft ist?

#### 12 Aktuelles aus Europa

In der Krise fand Europa nicht statt, Grenzöffnung für Urlauber, Krisenfolgen in Italien,Frankreich,Tschechien und der Schweiz.

### 14 Das rät der Versicherungsexperte

Corona und die Haftung bei daraus resultierenden Schäden.

#### 20 Auf in den Kampf

Der Gladiator von Michele Perrotti. Ein Showtruck des süditalienischen Unternehmers erinnert an die Tradition der römischen Gladiatorenkämpfe im Kolosseum.

#### 28 Kameras statt Rückspiegel

Geht das überhaupt? Was Unternehmer und ihre Fahrer über die MirrorCam wissen wollen.

#### 33 Großkran-Revier

Der Lastenverhub ist die besondere Stärke des Traditionsunternehmens Jellinek Transporte in Wien.

#### 38 Schönste Club-Szene

Vor 65 Jahren stellte Setra den ersten Kompaktbus vor. Im S 6 konnten 25 Fahrgäste Platz nehmen. Heute geht der S 511 HD für hochwertige Clubreisen an den Start. Dazwischen liegt prächtige Erinnerung.

### 42 Das Lieferwagen-Quartett

Fahrbericht: Toyota Proace City. Schritt für Schritt wächst Toyota bei Transportern zum Vollsortimenter. Der Proace City ist neu, und doch ein guter Bekannter – er komplettiert das Lieferwagen-Ouartett.

#### **46 Super statt Diesel**

Test: Ford Transit Custom Hybrid PHEV. Wenn der Strom an Bord zur Neige geht, produziert er ihn einfach selbst: Der Plug-In-Hybrid von Ford ist unter Transportern einzigartig.

#### 14 Impressum



### Wir halten durch

Das Corona-Virus schädigt die Wirtschaft wie nichts seit Kriegsende. Über 900.000 Arbeitslose in Österreich und Umsatzeinbrüche von bis zu 70% in der Logistikbranche. Doch richten wir den Blick nach vorn, denn die Pandemie wird vorbeigehen. Dank raschem Handeln unserer Regierung - gleichermaßen schmerzhaft wie sinnvoll - und dem Befolgen der Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Virus durch die Bevölkerung ist ein kleines Licht am Ende des Tunnels sichtbar. Die wahre Ursache von Corona und wie der erste Mensch - ein chinesischer Arzt -, der sofort und ausdrücklich gewarnt hat vor dieser weltweiten Gefahr, tatsächlich ums Leben kam im kommunistischen China, wird sich nie klären lassen. Wie immer, wenn große Dinge aus dem Ruder laufen, kann sie niemand mehr schadlos umkehren. Die globale Welt hat ihre Tücken und kann von jetzt auf gleich zum Stillstand kommen und unseren Wohlstand massiv gefährden. Die Prognose, dass rund ein Fünftel der Transportbetriebe zum Jahresende vor dem Aus steht, wollen wir noch nicht glauben. Angesichts einer gefährlich niedrigen Eigenkapitalquote und fehlender Rücklagen bei kleinen und mittleren Unternehmen wird das Durchhalten die letzten Kräfte fordern. "Koste es, was es wolle" hörten wir auf vielen Pressekonferenzen von Kanzler und Finanzminister zum Thema Rettung von Unternehmen und Arbeitsplätzen. Hoffen wir, dass die Kredite und Hilfspakete auch bei den kleinen und mittleren Transportbetrieben ankommen und sich die Banken nicht auf ihre Haftung ausreden und Kredite für den Wiederaufbau verweigern. Die hochmotivierten Fahrer und ihre Brötchengeber genießen derzeit Heldenstatus ob ihrer Versorgung des Volkes. Obwohl sie das schon immer taten, kam die Wertschätzung leider erst durch Corona. Bei Druckstart dieser Ausgabe heben die großen Automobilbauer und -zulieferer ihre Werksschließungen unter vorsichtigen Schutzmaßnahmen wieder auf und setzen damit ein wichtiges Zeichen, welches das Räderwerk der Wirtschaft in Gang setzt und letztlich der güterbefördernden Branche Arbeit verschafft. Das befreit ein Stück weit von Angst und beflügelt hoffentlich die Europäische Union, künftig eine gemeinschaftliche Krisenbewältigung zu aktivieren. 

Ihr Harald Gamper

### "Geben Sie Gas mit dem Marktführer bei gasbetriebenen Nutzfahrzeugen."

Ob wendiger Transporter oder 40-Tonner für den Güterfernverkehr – IVECO ist der einzige Anbieter, der Ihnen bewährte Nachhaltigkeit in jeder Klasse bietet: Mit rund 25.000 hergestellten Gasmotoren und über einer Milliarde gefahrener Kilometer seit 1996 ist IVECO Europas führender Hersteller gasbetriebener Nutzfahrzeuge.

IVECO Austria GmbH marketing.at@iveco.com | www.iveco.at



# Aktuelle Lenk- und Ruhezeiten

Die Bundesregierung hat einige Ausnahmen für den Straßengüterverkehr in der Corona-Krise rückgängig gemacht. Die Lockerung der Lenkzeiten gilt jedoch weiterhin. Nun wurde beschlossen, die in der Corona-Krise zwischenzeitlich gelockerten Lenk- und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer wieder schrittweise zu normalisieren. Gemäß einem Erlass des Innen- und Arbeitsministeriums gelten landesweit seit dem 11. April 2020 wieder die Ruhezeit-Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Das heißt, Lkw-Fahrer müssen nun wieder verpflichtend elf Stunden am Tag (zuvor vorübergehend neun Stunden) und 45 Stunden pro Woche (zuvor vorübergehend 24 Stunden) ihre Arbeit unterbrechen. Darüber hinaus müssen sie auch wieder nach viereinhalb Stunden eine Pause machen (zuvor vorübergehend nach fünfeinhalb Stunden). Laut dem österreichischen Erlass dürfen Lastwagen auch weiterhin an Wochenenden fahren und es gelten nach wie vor die Corona-Ausnahmen bei den Lenkzeiten: Die tägliche Lenkzeit darf demnach elf Stunden nicht überschreiten und die wöchentliche Lenkzeit nicht über 60 Stunden liegen. Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 100 Stunden nicht überschreiten.. Diese Neuregelung der Ausnahmen gilt für nationale und internationale Transporte bis 31. Mai 2020. Die vorübergehenden Änderungen wurden vorgenommen, damit die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und medizinischem Material sichergestellt werden können. "Die weiter bestehenden Ausnahmen sind notwendig, damit die Versorgung der Bevölkerung weiter reibungslos funktioniert", sagte Umweltministerin Leonore Gewessler.







### Kommentar im Corona-Frust: Endstation der Visionen

Ein Lockdown bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe – dabei wird es nicht bleiben. Europa wird das soziale und wirtschaftliche Leben wohl deutlich länger herunterfahren müssen. Nur so lässt sich gewaltiges menschliches Leid verhindern und die Gefahr durch das Corona-Virus bannen, dessen Ausbreitung die vermeintlich allwissenden Behörden über viele Wochen hinweg ungerührt zugesehen hatten.

Für die Automobilindustrie sind das ungünstige Aussichten. Ihre Neuwagenverkäufe sind dramatisch eingebrochen; neue Modelle werden verschoben, vielleicht auch gestrichen. Angesichts der zu erwartenden Flut an Insolvenzen und Arbeitsplatzverlusten ist überdies nicht davon auszugehen, dass der Verbraucher wieder in Kauflaune ist, sobald die Beschränkungen aufgehoben sind. Tatsächlich entlarvt der Lockdown gerade einige der Lügen, mit denen Politik, Justiz und staatlich gepäppelte NGOs den autofahrenden Bürger in den letzten Jahren gegängelt haben. So hat sich die Luftqualität am berüchtigten Stuttgarter Neckartor und anderswo keineswegs verbessert, obwohl dort inzwischen kaum noch Autos fahren. Sogar von Fahrten mit Bus und Bahn, die Städteplanern bislang als Allheilmittel für ihre selbsterzeugten Verkehrsprobleme galten, wird immer häufiger abgeraten. Kein Wunder, denn sie sind das ideale Milieu zur massenhaften Verbreitung von Infektionen aller Art. Umso unbegreiflicher, dass sich viele Städte wie etwa Stuttgart nach wie vor weigern, die erwiesenermaßen sinnlosen Einfahrbeschränkungen aufzuheben und es vorziehen, die oft älteren Bürger, die sich kein nagelneues Auto leisten können, der Seuchengefahr im kollektiven Massentransport auszusetzen. Eine Rechnung ohne Kunden. In diesem Zusammenhang darf die Frage gestellt werden, ob die Zukunft des Automobils tatsächlich so "autonom" und "elektrisch" sein wird, wie Politik und Industrie seit vielen Jahren beteuern. Die entsprechenden Visionen wird man künftig mit einer gehörigen Portion Skepsis bewerten müssen. Denn ob sich die Menschen wirklich nichts sehnlicher wünschen, als in autonome Taxis einzusteigen, in denen sich zuvor unbekannte Personen niedergelassen haben, darf angesichts eines neuerwachten Hygienebewusstseins mit Fug und Recht bezweifelt werden. Und das so eifrig verfolgte Ziel, dem Fahrer das Lenkrad aus der Hand zu nehmen, dürfte in weite Ferne rücken.

Denn mit den Plänen zur "Autonomie" sind gewaltige Summen in Kommunikation, Technik und Infrastruktur nötig, die aktuell und auf absehbare Zeit sehr viel sinnvoller eingesetzt werden können. Das Gleiche gilt für die Elektromobilität. Bei diesem Thema sind die Kunden ohnehin nie mitgegangen: Trotz großzügiger Förderungen blieb das Interesse sehr überschaubar. Das kann auch nicht überraschen, denn die konzeptionellen Nachteile von Elektroautos bedeuten, dass der Kunde viel mehr Geld für ein viel schlechteres Produkt ausgeben muss, das obendrein zum finanziellen Totalschaden wird, wenn die Batterie nach einem knappen Jahrzehnt den Geist aufgibt. Auf welch schwankendem Boden die Elektrostrategie der Industrie steht, beweisen übrigens nicht zuletzt die Kommentare auf ihren eigenen Seiten in den sozialen Medien. Dort, wo sich üblicherweise die Fans gegenseitig ihrer Markentreue versichern und über neue Modelle freuen, finden sich unter den Beiträgen über E-Autos reihenweise Negativkommentare. Der Duktus bewegt sich dabei zwischen Belustigung und bitterem Sarkasmus. Denn es hat sich mittlerweile fast bis zum letzten Autofahrer herumgesprochen, dass Elektroautos nicht den geringsten Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten, oft sogar schlechter dastehen. Diese Tatsachen wird keine Desinformationskampagne mehr unter den Tisch kehren können. Politik mit Korrekturbedarf. Die Industrie hatte bislang keine andere Wahl, als auf die E-Mobilität zu setzen, weil die wahnwitzigen Brüsseler Emissionsvorgaben nur mit Elektroautos, die allen Ernstes als "emissionsfrei" deklariert werden, erreicht werden können. Beim Verfehlen der Ziele drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Dabei gäbe es weitaus bessere und kostengünstigere Möglichkeiten, die Emissionen zu verringern. Beispielsweise mit modernen Dieselmotoren, mit Erdgas-Fahrzeugen oder auch mittels der überfälligen Anrechnung synthetischer Kraftstoffe. Wenn die aktuelle Krise überstanden ist, brauchen die Menschen zuverlässige und erschwingliche Fahrzeuge mit bewährten Diesel- und Ottomotoren. Sie brauchen keine luftigen Visionen selbstfahrender Elektromobile - Visionen, die angesichts der aktuellen Herausforderungen eine blanke Zumutung sind. Die Corona-Krise ist der richtige Zeitpunkt, um die von vielen Politikern längst erkannten Fehlentwicklungen zu stoppen und ohne Gesichtsverlust zu korrigieren. Die Förderung für Elektroautos gehört nicht aufgestockt, sondern ersatzlos gestrichen. Und wer in der tiefsten Krise auf unerfüllbaren Emissionsvorgaben besteht, wird bald keine Industrie mehr haben, der die Milliardenstrafen abgepresst werden können. 🗸 Jens Meiners



### Logistik für den stationären Handel

Endkunden-Zustellung, Lagermöglichkeiten und Webshop-Anbindung: Das Logistikunternehmen Gebrüder Weiss bietet kontaktlose Lösungen für die regionale Wirtschaft. Die Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Corona-Virus stellen gerade stationäre Händler vor neue logistische Herausforderungen. Gebrüder Weiss hat daher Lösungen erarbeitet, die den Handel – im Einklang mit den aktuellen Sicherheitsbestimmungen

- kurzfristig wieder in Schwung bringt. So übernimmt der Logistiker neben der Zustellung zum Endkunden auch die Zwischenlagerung und die direkte Anbindung an einen Webshop. "Die Maßnahmen gegen die Eindämmung des Virus wirken sich auf alle logistischen Bereiche aus", sagt Jürgen Bauer, Mitglied der Geschäftsleitung bei Gebrüder Weiss. "Hier können wir als Full-Service-Logistiker zahlreiche Alternativen anbieten, die unseren Kunden unter den momentanen Umständen ermöglichen, ihre Geschäfte am Laufen zu halten." In diesem Rahmen organisiert Gebrüder Weiss auch für die regionalen Händler des Motorradherstellers KTM gerade die End-

kundenzustellung. Da Motorradkäufer bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht in die Läden kommen können, bringt Gebrüder Weiss nun auch die Fahrzeuge von den regionalen Händlern zum Kunden nach Hause. Nach einer erfolgreichen Startphase werden Gebrüder Weiss und KTM diese Dienstleistung nun auch auf die Niederlande, Belgien, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Slowenien ausweiten. Gebrüder Weiss ist bereits seit 14 Jahren im Home Delivery-Geschäft tätig und in Österreich Marktführer in diesem Segment. Aufgrund der Zusammenarbeit mit DPD bietet Gebrüder Weiss auch umfassende Lösungen im Paketbereich an.

### **Aufstockung**

Die Albert Craiss GmbH & Co. KG wirkt möglichen Versorgungsengpässen während der Corona-Krise entgegen: Neben Aushilfsfahrten zur Belieferung einer der größten deutschen Discount-Einzelhandelsketten in Baden-Württemberg hat der Logistik-dienstleister den Transport von Desinfektionsmittelflaschen merklich erhöht. Darüber hinaus reagiert Craiss auf Einschränkungen von Warensendungen aufgrund der behördlichen Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Erkrankung mit flexibel und kurzfristig einsetzbaren Sprinter-, Express- und Lufttransporten.

"Mit jeder zusätzlichen Tour können wir nicht nur dem Handel unter die Arme greifen, sondern auch die unausweichliche Kurzarbeit unserer Mitarbeiter hinauszögern. Das ist eine Win-win-Situation", sagt Michael Craiss, Geschäftsführer der Albert Craiss GmbH & Co. KG. Einen deutlichen Anstieg der Nachfrage hat der Logistikexperte im Bereich Hygieneartikel erfahren. Fuhr das Mühlacker Unternehmen zuvor lediglich vier Komplettladungen an Füllbehältern für Desinfektionsmittel pro Woche, sind es nun 25. Auch die Lebensmittelbranche, in der Craiss sonst nicht beheimatet ist, konnte auf die Unterstützung der Spedition zählen. Die dritte Branche, die Corona bisher noch die Stirn

bietet, sind Baumärkte. "Viele Leute, die daheim in der Quarantäne oder Selbstisolation sind, werkeln nun in der Wohnung, im Garten oder auf dem Balkon", sagt Craiss. Rindenmulch und Fliesen seien hier das gefragte Gut. Da der Güterverkehr nicht von den Grenzschließungen betroffen ist, werden die meisten Länder weiterhin angefahren bzw. angeflogen. "Italien – als Corona-Risikogebiet – steuern wir zum Schutz unserer Fahrerinnen und Fahrer derzeit nicht an", sagt Craiss. »

Die Albert Craiss GmbH & Co. KG unterstützt während der Corona-Krise mit Aushilfsfahrten die Lebensmittelindustrie und fährt die sechsfache Anzahl an Touren für einen Hersteller von Desinfektionsmittelflaschen.

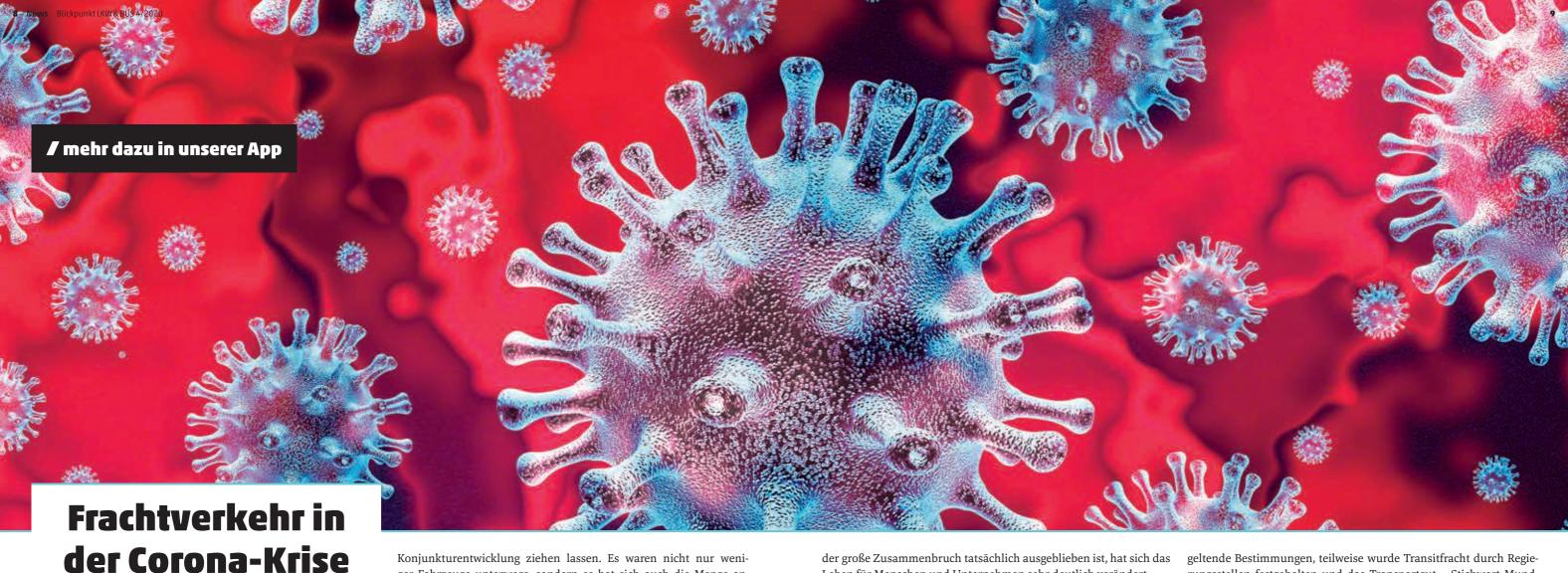




Sie bewegen, wir versichern.



Ihre Experten aus der Praxis für Speditionsund Frachtführerhaftungsversicherungen. Wurmbstraße 42/2 • 1120 Wien +43 1533 68 17-0 • office@fiala.at www.fiala.at



Wohin mit den Kapazitäten, wenn die Wirtschaft verschnupft ist?

Der Ausbruch begann langsam, zunächst kaum bemerkt. Dann war es ein Problem Chinas. Die Einschläge kamen näher, bis die Krankheit vor der eigenen Haustür zu wüten begann. In wirtschaftlich ohnehin schwierigen Zeiten hat das Corona-Virus die Hebel zu massiven Problemen umgelegt. Die Auswirkungen auf die heimische wie auch die internationale Transportwirtschaft sind extrem.

Mit welcher Lebensweise und welchen Vorsichtsmaßnahmen man die Gefahr einer Ansteckung verringern kann, wurde inzwischen viele Male wiederholt. Nach den Empfehlungen kamen die Anordnungen und Schließungen, inzwischen werden die Maßnahmen in vielen Ländern zurückgenommen. Tschechien etwa hat dieser Tage überraschend die Reisebeschränkungen gelockert, in Österreich wird die Wirtschaft bereits wieder hochgefahren. Längst aber ist mehr als der einzelne Mensch erkrankt – das ganze Wirtschaftsleben ist seit Anfang März zunehmend beeinträchtigt. Dabei ist deutlich zu erkennen: Die unmittelbaren Beeinträchtigungen gehen absehbar dem Ende zu. Die substanziellen und langfristigen Schäden werden indessen erst nach und nach festgestellt.

**Die Situation im Lkw-Verkehr** So ist zB der Lkw-Verkehr in Österreich im März 2020 nach einem durch Panikkäufe beflügelten Anstieg (+2% vom 9. bis 15. März) um 27% zurückgegangen. Das ist auch deshalb sehr interessant, weil sich daraus Schlüsse für die

Konjunkturentwicklung ziehen lassen. Es waren nicht nur weniger Fahrzeuge unterwegs, sondern es hat sich auch die Menge an Transportgut vermindert. Auch die Containerumschläge gehen bereits seit Wochen zurück. Eine der Ursachen lag in der Entwicklung in China. Doch die Corona-Krise trifft die Weltwirtschaft zu einem Zeitpunkt, wo sie ohnehin bereits am Schwächeln ist. Keine staatliche Zuschusszahlung kann darüber hinwegtäuschen, dass der volkswirtschaftliche Schaden immens ist. Zumal sämtliche Rettungsgelder ja von irgendwem zu bezahlen sind – sie bleiben als Schulden wirksam. Jenseits volkswirtschaftlicher Zahlenspiele treffen die Auswirkungen der Corona-Pandemie und vor allem der staatlich verordneten Vollbremsung unserer Wirtschaft konkret Unternehmen, ihre Inhaber, ihre Angestellten, ihre Kreditgeber, ihre Kunden und ihre Geschäftspartner. Schon rollt eine erste Schließungswelle heran. Monats- und Quartalszahlen von Unternehmen lassen immer deutlicher erkennen, wie schlimm die Lage wirklich ist.

Maßnahmen angemessen? Zugleich wird immer lauter darüber diskutiert, ob die getroffenen Maßnahmen angemessen und richtig waren bzw. sind und wie weit die Regierungen ihren verfassungsmäßigen Handlungsrahmen überschritten und in die Grundrechte der Menschen eingegriffen haben. Natürlich muss man in einer akuten Seuchensituation schnell und konsequent handeln, um Schaden abzuwehren. Aber die gesetzten Maßnahmen müssen permanent besprochen und sofort, wenn es richtig ist, auch wieder zurückgenommen werden. Ist dies nicht der Fall, braucht man sich über das Sprießen von Verschwörungstheorien nicht zu wundern.

Menschen verlieren ihre Einkünfte, Firmen gehen in die Insolvenz, Anschaffungen werden verschoben, die Mobilität ist eingebrochen. In umgekehrter Richtung wirkt sich das Abreißen der Lieferketten auf eine hochgradig arbeitsteilige Wirtschaftsweise aus, indem es allerorten an Zutaten und Halbfabrikaten fehlt. Die Spitze dieses Effekts wurde für die Zeit ab Mitte März prognostiziert. Auch wenn

der große Zusammenbruch tatsächlich ausgeblieben ist, hat sich das Leben für Menschen und Unternehmen sehr deutlich verändert. Zum Beispiel für Menschen, die im Transportwesen beschäftigt sind. Zwar ist es nicht so, dass die Arbeit weggebrochen wäre. Aber eine ohnehin nicht einfache Arbeit wurde durch die Seuche noch schwerer. Lkw-Fahrer haben nicht nur unter dem Preisverfall zu leiden, sondern sind auch mit inzwischen unzumutbaren Bedingungen an den Autobahnraststätten konfrontiert. Einerseits sind zahlreiche Raststätten geschlossen, und das betrifft natürlich auch die Sanitäreinrichtungen, andererseits haben auch viele Firmen ihre Toiletten dichtgemacht und stattdessen Toilettenhäuschen aufgestellt.

In der Kabine alleine Obwohl seit Ausbruch der Krise überall gepredigt wird, dass man sich möglichst oft die Hände waschen soll, haben zahlreiche Unternehmen ihre Angebote zum Duschen und Händewaschen eingestellt. Der Witz an der Sache liegt darin, dass die Lkw-Fahrer sowieso in höchster Distanzierung arbeiten – jeder ist in seiner Kabine allein, ein Kontakt zu Infizierten ist äußerst unwahrscheinlich. Und es ist ein Armutszeugnis für entwickelte Industrienationen, wenn sich dann erst die Logistikverbände, Vertreter der Industrie und das Verkehrsministerium umständlich darauf verständigen müssen, mobile Toilettenanlagen und Duschcontainer heranzuschaffen, die dann an Logistikzentren, Autobahnen und Parkplätzen zur Verfügung stehen sollen. Wer schnell Abhilfe schafft, beispielsweise Tank & Rast mit 360 Standorten in der Bundesrepublik Deutschland, macht sich bei den Fernfahrern unvergessen.

Duschen ist aber eines, die Einnahmensituation ein anderes. Der drastische Auftragsrückgang hat zu Preisverfall und Konkurrenz geführt. Zeitweise wurden Preise angeboten, mit denen sich der geltende Mindestlohn nicht bezahlen lässt. Dem Nachfrageeinbruch steht ein deutliches Überangebot an Fahrzeugen gegenüber. Hinzu kommt die Wiederkehr der Ellbogenmentalität im internationalen Warenverkehr: Ausländische Konkurrenten halten sich nicht an

geltende Bestimmungen, teilweise wurde Transitfracht durch Regierungsstellen festgehalten und das Transportgut – Stichwort Mundschutz – in das nationale Gesundheitswesen umgeleitet. Damit sei nichts gegen nationale Interessen gesagt, wohl aber gegen einen ideologisch aufgeladenen Internationalitätswahn, der buchstäblich bei der ersten Krise in Trümmer gegangen ist. Hierzu passt auch der Befund, dass von keiner einzigen EU-Stelle irgendein konstruktiver Beitrag zur Lösung des Corona-Problems zu vernehmen war. Hier wäre ein koordinierendes Eingreifen dieses Regulierungsmonsters hilfreich gewesen, das sich sonst die Zeit damit vertreibt, die Saugleistung von Staubsaugern zu begrenzen oder Glühbirnen zu verbieten.

Wirtschaftseinbruch in Wellen Ganze Länder kippten in die Quarantäne, als erstes europäisches Land Italien am 10. März. Meldungen über Einschränkungen erscheinen mittlerweile täglich: Zuerst fuhren die Fluglinien ihre Aktivitäten herunter, auch der Passagierschiffsverkehr ging, vor allem aufgrund des erschreckenden Schicksals des Kreuzfahrtschiffes "Diamond Princess", sehr deutlich zurück. Wegen der Situation in Italien schloss Österreich am 10. März seine Grenze zum südlichen Nachbarland für Lkw aus Italien. Was sich aus Sicht der heimischen Frächter vorteilhaft anhört, erweist sich als ungünstig: Denn die Kollegen aus dem Süden liefern unter anderem Güter, die bei uns weiterverarbeitet und dann auch weitertransportiert werden. Und sofort wurde in Italien die Forderung vernehmbar, es den Österreichern gleichzutun und die eigene Grenze gleichfalls für Lastwagen mit österreichischen Absendern zu schließen. Dagegen nahmen sich die sanften Temperaturmessungen der tschechischen Grenzschützer geradezu harmlos aus. Kurz darauf war die Grenze zu.

**Vordem Scherbenhaufen** Jetzt, Stand Ende April, lockert sich alles wieder spürbar. Doch etliche Branchen werden noch lange mit den Folgen der Corona-Krise zu kämpfen haben, so etwa die Sparte der Reiseunternehmen. Schätzungen zufolge werden Busbetriebe bis Ende Juni völlig →

10 News Blickpunkt LKW & BUS 4/2020

ohne Umsatz dastehen. Diese Unternehmen wurden Mitte März von den Schulschließungen kalt erwischt. Seither wurde es noch schlimmer: Teilweise wurden Staatsgrenzen geschlossen, die Menschen sollen zuhause bleiben, Versammlungen wurden verboten, Busreisen kommen überhaupt nicht infrage. In mehr oder weniger weiser Voraussicht haben die Menschen ihre Sommerreisen storniert oder gar nicht erst gebucht. Der gesamte Reiseumsatz bis Ende der Sommersaison droht ersatzlos auszufallen. Prospekte und Kataloge waren bereits entwickelt, Reiseziele ausgesucht, Konditionen ausgehandelt. All das - und da steckt natürlich auch bezahlte Arbeit drin - verfällt wertlos. Das muss man erst einmal wegstecken, wenn man seine Busflotte geleast hat oder Firmenkredite bedienen muss. Und die Folgen dieser Branchen-Vollbremsung liegen auf der Hand: Es wird selbstverständlich eine Welle von Firmeninsolvenzen auf uns zukommen. Das Verschwinden von 20 bis 30 % der Reisetransportunternehmen werden im nächsten Schritt alle Reisenden zu spüren bekommen, denn in einem derart ausgedünnten Markt werden die Angebote zurückgehen und die Preise steigen. Busreisen werden deutlich teurer werden.

Allein die Firma Buchinger aus Pinsdorf hat 650 Reisen mit etwa 1.500 Gästen ausgebucht. Die meisten von ihnen haben Gutscheine akzeptiert, trotzdem ist die Situation nicht einfach. Der Fuhrpark mit 19 Fahrzeugen steht still, verursacht aber laufende Kosten, ebenso wie Mieten, Lizenzgebühren und Arbeitsverträge. Von den 25 Mitarbeitern wurden 14 zur Kurzarbeit gemeldet, die anderen elf genießen Frischluft. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann mittelständische Unternehmen in dieser bedrohlichen Situation in Existenznot geraten. Und die Politik hilft natürlich auch nur auf Pump. Beispielsweise bezahlt das Land die Schülerbeförderung weiter, der Bund springt mit Finanzhilfen ein. Aber dadurch wird die Staatsverschuldung tendenziell weiter steigen und – bei Drucken neuen Geldes – die Währung weiter entwertet.

Transportunternehmen werden weniger Auch wenn die Nothilfen in der Akutsituation über Wohl und Wehe der Unternehmen entscheiden, wird die Wiederherstellung "normaler" Verhältnisse wesentlich dafür sein, wie es mit unseren Wirtschaftsbetrieben weitergeht. Es wird damit gerechnet, dass es ein Fünftel der Transportunternehmen bis Jahresende nicht mehr geben wird.

Und auch dann gehen alle mit einem dicken blauen Auge aus der  $\rightarrow$ Sache heraus: Die Nutzfahrzeughersteller hatten im März einen Umsatzrückgang um 47%. Bei Daimler ist der Gewinn im ersten Quartal 2020 um 78% auf 617 Mio. Euro zurückgegangen. Hier müssen allerdings neben der Corona-Krise auch andere Faktoren berücksichtigt werden, denn ein Rückgang der Wirtschaftsaktivitäten zeichnete sich schon vorher ab. Auch Sondereffekte wie etwa Kosten der Dieselaffäre haben sich negativ auf die Gewinnentwicklung ausgewirkt. Der Absatz ging im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres um 15 Prozent zurück. Der Gewinn war schon → 2019 deutlich zurückgegangen, und das ohne Corona-Virus. Dabei ist besonders überraschend, dass man in Firmen wie dieser überhaupt keine Einschätzung über die künftige Entwicklung hat. Weltkonzerne fahren hier sozusagen auf Sicht. Das lässt für die Zukunft unserer Wirtschaftsstandorte nichts Gutes erahnen. Auch die Lufthansa stochert im Nebel: 10.000 Stellen sollen gestrichen werden, aber man fragt sich doch, auf welcher Prognosegrundlage diese Menschen eingestellt worden sind.

Was kann man glauben? Prognosen über die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind mit größter Skepsis zu bewerten, denn viele Akteure verfolgen mit ihrer Informationspolitik Eigeninteressen. Regierungen wie die chinesische halten die Wahrheit unter dem Teppich, weil sie unter der sonst auftretenden weltweiten Panik ihre langfristigen Ziele nicht umsetzen können, beispielsweise den Kauf von Gold zu akzeptablen Preisen. Hätten die Chinesen freien Zugang zu wirklichkeitsnahen Informationen aus Wuhan, gäbe es bereits die offene Revolution

in diesem Land. Länder wie Deutschland, die seit Jahrzehnten sehenden Auges ihr eigenes Gesundheitswesen austrocknen lassen, versuchen die Menschen in falscher Sicherheit zu wiegen. Organisationen wie die WHO geben wenig realistische Prognosen ab.

Ein Beispiel: Seit Mitte Februar veröffentlichte China frisierte Infektionszahlen. Seit dem letzten Februardrittel geben in den Statistiken die nicht-chinesischen Länder den Ausschlag, und seither verlief die Infektionskurve wieder erwartungsgemäß. Daran kann man ablesen, dass einerseits die Eindämmung der Krankheit nahezu ausgeschlossen ist, andererseits jedoch im April überall ein deutlicher Rückgang zu erkennen war. Fachleute wie der leitende Virologe der Berliner Charité, Christian Drosten, verweisen darauf, dass die Ausbreitung der Krankheit erst dann zum Stillstand kommt, wenn bereits zwei Drittel der Bevölkerung infiziert worden sind und dadurch Immunität erworben haben. In diesem Zusammenhang spricht man von der "Durchseuchung" der Bevölkerung. Bei der jüngeren Generation soll diese über den Sommer dieses Jahres laufen. Die Altersgruppe jenseits des Rentenalters steht nach Aussage des Virologen einer Sterblichkeitsrate von 20 bis 25% gegenüber. Dabei wird allerdings sehr in Zweifel gezogen, ob wirklich jeder, der mit Corona, auch wirklich an Corona gestorben ist.

Die wesentliche Ursache für die starke und plötzlich auftretende Verbreitung des Virus liegt in der sehr langen Inkubationszeit von zwei bis vier Wochen. In dieser Zeit tragen Infizierte das Virus in sich und geben es weiter, spüren aber selbst noch gar keine Symptome der Erkrankung. Sie werden daher in dieser Zeit auch noch nicht den Infektionsfällen zugerechnet. Flächendeckende Tests der Gesamtbevölkerung, die einzige wirksame Maßnahme gegen die rasante Ausbreitung der Krankheit, sind nicht finanzierbar und werden deshalb nirgendwo durchgeführt.

**Schwierige Zukunft** Die Transportbranche in Österreich steht, wie alle anderen Menschen auch, vor einer Reihe von Problemen, die mit der Erkrankung in Verbindung stehen. Darüber hinaus haben die Unternehmen und Fahrer mit unmittelbaren Geschäftseinbußen zu ringen, die sich aus drei Ursachen ergeben:

- → Die Wirtschaft geht generell zurück, national und international, weil die Nachfrage einbricht. Menschen, Städte, ganze Regionen und Länder werden unter Quarantäne gestellt, die Mobilität nimmt ab, außer Lebensmitteln und medizinischen Gütern wird nicht mehr viel gekauft.
- Auch die Angebote brechen ein, weil die Lieferketten abreißen und Produkte nicht mehr erzeugt werden können. Firmen werden von Infektionen heimgesucht, Mitarbeiter sollen von zuhause aus arbeiten – in der Produktion geht das nicht.
- → Konkrete Beschränkungen unterbinden Teile des Transportwesens. Das betrifft Dinge, die zwar angeboten und auch nachgefragt werden, die aber aufgrund von Grenzschließungen oder dem Aussetzen von Flugverbindungen nicht mehr transportiert werden können.

Zwar könnten viele der Güter, die nicht mehr per Flugzeug transportiert werden, auf die Straße verlagert werden, doch betrifft dies überwiegend internationale Verbindungen, die ihrerseits durch Grenzschließungen unterbunden werden. Somit bleibt dann auch vieles von dem liegen, was eigentlich noch zu transportieren wäre. Und der von einigen angenommene "Nachholeffekt", der in der zweiten Jahreshälfte, wenn das Virus vermeintlich besiegt sein sollte, für Bombengeschäfte sorgen wird, kann von der Transportwirtschaft nicht voll ausgeschöpft werden. Denn deren Kapazitäten werden heute nicht ausgeschöpft, zu jenem späteren Zeitpunkt sind sie aber nach oben begrenzt. Das bedeutet: Was jetzt leer bleibt, kann morgen nicht doppelt beladen werden.

Eins bringt das andere Zu den Schwierigkeiten, die sich aus dieser Situation für die Transportwirtschaft ergeben, gehören einerseits Lohnfortzahlungen bei bestehendem Kündigungsschutz, andererseits aber auch gleichbleibende Belastungen durch Kredite und Flottenleasing. Daneben ist, nachdem die Schulen geschlossen wurden, schon deswegen mit dem weitgehenden Stillstand der österreichischen Wirtschaft zu rechnen, weil sich viele Elternteile, die im Handel arbeiten, dann um ihre Kinder kümmern müssen. Dies betrifft überwiegend Frauen. Davon sind vor allem Supermärkte betroffen. Hier konnte es zu Folgewirkungen kommen, die ebenfalls auf die Transportwirtschaft durchschlagen. Die harten Maßnahmen der Regierung, mit der das Wirtschaftsleben fast vollständig ausgebremst wurde, haben die Effekte dann noch weiter erhöht.

Transportunternehmen, die sich auf die weitere Entwicklung dieser Krankheitskrise vorbereiten wollen, sollten alle Möglichkeiten prüfen, bestehende Kostenbelastungen so weit wie möglich zu reduzieren. In Kredit- und Leasingverträgen sollte man nach Ausstiegsklauseln und Ausfallversicherungen suchen. Nicht notwendige Investitionen sollten nach Möglichkeit zurückgestellt werden, damit nicht Gelder gebunden werden, die anderweitig besser zu verwenden sind. Die Rufe nach staatlichen Förder- und Rettungsmaßnahmen werden lauter, sie werden auch gehört – aber auch Staaten und letztlich auch die EZB haben nicht unbegrenzte Möglichkeiten. Und selbst wenn weitreichende finanzielle Maßnahmen eingeleitet werden, so werden sie unausweichlich die Währungen entwerten und zur Inflation führen, die spätestens dann einsetzen wird, wenn sich die Wirtschaft nach dem Durchzug der Corona-Pandemie wieder erholt.

Und das ist noch nicht alles In diesem Zusammenhang ist auch ein Vergleich mit der Spanischen Grippe von 1918/1919 angeraten, auch wenn sich beide Krankheiten in mehreren Punkten unterscheiden. Von Belang ist hier, dass die Spanische Grippe im Abstand von mehreren Monaten in drei Wellen auftrat, von denen die zweite und die dritte wesentlich heftiger wüteten als die erste. Auch wenn noch häufig behauptet wird, die aktuelle Seuche werde sich ab April abschwächen, sollte man sich darauf vorbereiten, dass es in diesem Fall ein Wiedersehen mit dem Corona-Virus ab Herbst 2020 und möglicherweise ein weiteres im nächsten Jahr geben wird. Bei einer adäquaten Vorbereitung auf die vollen Auswirkungen dieser Krankheit und ihrer Folgen für die Wirtschaft kommt es darauf an, sich auch auf möglicherweise auftretende weitere Krankheitswellen einzustellen.

Vorbereiten sollte man sich tunlichst auch auf einschneidendere Restriktionen und Reglementierungen der verschiedenen Regierungen. Sie werden – hoffentlich mit guten Intentionen, aber das ist nicht garantiert – auch in Zukunft weitreichende Verordnungen und Beschränkungen erlassen, die weit in die Lebensgestaltung jedes einzelnen Bürgers, aber auch der Unternehmen eingreifen werden. Dies

kann arbeitsrechtliche Vorschriften, aber auch Mietpreisbeschränkungen, Sonderabgaben und sogar Arbeitsverpflichtungen umfassen. Die Regierungen der Staaten sehen sich mit einer Situation konfrontiert, die schnelles und entschiedenes Handeln erforderlich macht. Einiges deutet darauf hin, dass die Ausgestaltung dieses Durchregierens in vielen nationalen Alleingängen erfolgen wird, weil die EU-weite Abstimmung von Maßnahmen erstens zu viel Zeit beansprucht und zweitens erfahrungsgemäß nicht zu den besten Lösungen führt.

Interessanterweise zeigte sich dies schon besonders früh an den Binnengrenzen der EU, wo kurzerhand wieder Grenzkontrollen eingeführt werden konnten, obwohl beispielsweise die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel behauptete, der Schutz der deutschen Grenzen sei gar nicht möglich. Das Corona-Virus hat innerhalb weniger Tage im März gezeigt, dass er sehr wohl möglich ist.

Anpassung kann helfen Auch wenn die Perspektiven für die heimische und internationale Wirtschaft in Zeiten des Corona-Virus sehr düster sind, liegt die Lösung für Unternehmen wahrscheinlich in der bestmöglichen Anpassung an die neue Situation. Grenzkontrollen und Restriktionen, Umsatzeinbrüche und Unwägbarkeiten gab es auch früher schon – die Frage ist jetzt, wie man sich am besten darauf vorbereitet. Es ist auch nicht alles düster - wo die einen zu leiden haben, können sich andere gar nicht beklagen. Ende April sieht es im Frachtbereich des Frankfurter Flughafens ganz großartig aus. Die Passagierfliegerei ist am Boden, aber das Frachtgeschäft hebt gerade ab. Schutzmaterialien und Produkte für die Industrie erfreuen sich deutlich steigender Nachfrage. Zwar macht sich das Fehlen der Transportkapazitäten bemerkbar, die von den Passagiermaschinen kommt, umso stärker ist der Nachfragerückstau, und dann werden eben Passagiermaschinen für Frachtflüge verwendet. So flog Condor erstmals 20t Melonen aus Martinique. In der Woche vor Ostern gab es in Frankfurt am Main 610 Frachtflüge, ein Drittel mehr als im Jahresdurchschnitt 2019. Dabei ging die Frachtmenge im März um 17,4% im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Die Verknappung des Frachtraums hat zu einem deutlichen Preisanstieg geführt, teilweise um 200 bis 300%. Inzwischen wurde der Frachtflug nach China wieder voll hochgefahren, teilweise mit Passagiermaschinen, auch vom Flughafen Wien aus. Importiert werden natürlich vor allem Schutzmasken, aber auch die IT-Branche verzeichnet einen deutlichen Umsatzanstieg, und zwar aufgrund des neuen Trends, zuhause zu arbeiten. Bei Modeartikeln hingegen brechen die Importe ein, sie werden aus Asien entweder gar nicht mehr importiert oder auf dem langsamen Seeweg transportiert. Exportiert werden Maschinen- und Autoteile. Das Personal wurde kurzerhand für die Adaptierung der Passagiermaschinen herangezogen, in denen etwa die Sitze mit Folien bedeckt und dann mit Paketen vollgestapelt werden. Die Mitarbeiter fahren Zusatzschichten, Kurzarbeit gibt es hier nicht. **■** *Alexander Glück* 





12 Europa Blickpunkt LKW & BUS 4/2020

# Aktuelles aus Europa \* Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel. \*

### Corona

In der Krise fand Europa nicht statt Fast 40 km Stau am Grenzübergang in Nickelsdorf, zum Teil mehr als 60 km auf den Autobahnen zwischen Deutschland und Polen – als das Corona-Virus Anfang März die Europäische Union erreichte, waren die Ideen der Europäischen Einigung das erste Opfer: Fast reflexartig griffen die Mitgliedstaaten zu den alten Methoden der Abschottung und Grenzschließung. "Europa war auf die Pandemie nicht vorbereitet", musste die Präsidentin der EU-Kommission, Ursula von der Leyen, vor dem Europaparlament einräumen. Und sie fügte dem eine formelle Entschuldigung bei Italien hinzu, dem ersten europäischen Land, das von dem Virus getroffen wurde und das vergeblich auf die Solidarität der Partner warten musste.

Von der Leyen, die erst kurz vor dem Jahreswechsel das Amt an der Spitze der Brüsseler Exekutive übernommen hat, fällt die Aufgabe zu, eine einheitliche Antwort der Europäer auf die Krise zu organisieren. Zumindest in der Anfangsphase ist ihr dies nicht gelungen: "Als Europa wirklich füreinander da sein musste, haben viele zunächst nur nach sich selbst geschaut", musste die Präsidentin feststellen. In den Mitgliedstaaten wurden ihre Klagen allerdings nicht gehört: Eine Regierung nach der anderen entschied, die europäischen Verträge und Errungenschaften zu ignorieren. Den Grenzschließungen folgten Ausfuhrverbote für medizinische Schutzkleidung und Beatmungsgeräte. Hilfslieferungen für Italien kamen aus Russland und China, nicht aber von den EU-Partnern.

Brüsseler Proteste hiergegen verhallten weitgehend ungehört. Es sei die oberste Priorität für die EU-Kommission, Fracht in Bewegung zu halten, ließ EU-Verkehrskommissarin Adina Valean frühzeitig wissen. Doch auch ihr Vorschlag, auf den wichtigen Routen des Transeuropäischen Verkehrsnetzwerkes (TEN-T) Grenzübergänge mit einer "Grünen Spur" einzurichten, wurde von den Mitgliedstaaten nur in wenigen Fällen befolgt. Selbst in der Phase des Lockdown in allen EU-Ländern, als Lkw den überwiegenden Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs ausmachten, seien lange Wartezeiten für sie die größte Herausforderung geblieben, stellte der Branchenverband Internationale Straßentransportunion IRU fest. Wartezeiten, die, wie Valean unterstrich, nicht nur die Auslieferung essenzieller Produkte verzögerten, sondern auch unnötigen Stress für Fahrer und andere Arbeiter im Transportsektor und zudem die Gefahr einer weiteren Verbreitung des Virus bedeuteten.

Für die nationalen Regierungen hatte die Abschottung an den Grenzen dagegen eindeutigen Vorrang gegenüber den Errungenschaften des EU-Binnenmarktes. Und auch beim Erstellen von Rettungsprogrammen für Wirtschaft und Arbeitsplätze standen nationale Alleingänge im Vordergrund. Den Brüsseler Wettbewerbshütern blieb da nur noch die Aufgabe, Subventionsprogramme, die eigentlich einer langen Prüfung ihrer Vereinbarkeit mit dem EU-Recht bedurft hätten, im Rekordtempo durchzuwinken. In der Öffentlichkeit konnte sich Brüssel damit allerdings kaum als wirksame Kraft bei der Krisenbewältigung profilieren.

**Grenzöffnung für Urlauber** In der Diskussion über eine mögliche Grenzöffnung für deutsche Urlauber drängt die EU-Kommission auf ein koordiniertes Vorgehen der Staaten. "Die Reisebeschränkungen sollten als erstes zwischen Gebieten gelockert werden, in denen das Virus vergleichsweise wenig in Umlauf ist", teilte die Kommission

mit. "Die Kontrollen an den Binnengrenzen sollten in koordinierter Art und Weise beendet werden, sobald die epidemiologische Situation der angrenzenden Regionen ausreichend konvergiert und die Regeln zur sozialen Distanzierung verbreitet und verantwortungsvoll angewandt werden", betonte die Kommissionssprecherin. Die EU-Seuchenkontrollbehörde ECDC werde in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten eine entsprechende Liste dieser Gebiete führen. Die EU-Kommission werde zudem Vorschläge machen, wie die Verkehrsverbindungen innerhalb Europas "auch mit Blick auf die Planung des Sommerurlaubsverkehrs" wieder aufgenommen werden können. Bei der Rückkehr zur Reisefreiheit sei ein schrittweises Vorgehen erforderlich. EU-Binnenmarktkommissar Breton erwartet. dass die Grenzkontrollen, die in den Schengen-Staaten in der Corona-Krise eingeführt wurden, über den Sommer fortgeführt werden. Tourismusministerin Elisabeth Köstinger (ÖVP) hatte eine bilaterale Vereinbarung mit Deutschland ins Spiel gebracht, um deutschen Urlaubern die Einreise zu ermöglichen. Das Gesundheitsministerium äußerte sich zurückhaltend. "Der Wunsch nach einer Möglichkeit für Tourismus ist nachvollziehbar, allerdings abhängig von der Entwicklung der Corona-Pandemie in Österreich und international", sagte eine Ministeriumssprecherin. Aus Deutschland heißt es, dass die in der Corona-Krise verhängte Reisewarnung für Österreich aufrecht bleibe. "Wir haben jetzt keine Veranlassung, die Situation an der österreichischen Grenze zu ändern", sagte ein Sprecher des deutschen Innenministeriums. Europarechtler Walter Obwexer sagte unterdessen, dass eine Grenzöffnung für Touristen "unionsrechtlich nicht nur möglich, sondern sogar geboten" sei. Der Professor für Europarecht an der Universität Innsbruck wies darauf hin, dass die Mitgliedstaaten die Binnengrenzen im Prinzip offenhalten und auch den freien Personenverkehr gewährleisten müssen. Einreisebarrieren seien zum Schutz der Gesundheit erlaubt. Fallen die Gründe dafür weg, "müssen" die Mitgliedstaaten die Grenzen wieder öffnen. Dabei müssten alle Staaten gleich behandelt werden, "nicht selektiv, egal ob viele oder wenig Gäste kommen", sagte er mit Blick auf das für die österreichische Tourismusindustrie wichtige

Italien Neben der Eigenerklärung auf Italienisch und einer deutschen Ausfüllhilfe, die Lkw-Fahrer in der Corona-Krise bei der Einreise nach Italien mitführen müssen, sollen sie nun noch vorab eine Meldung an die jeweils zuständige italienische Gesundheitsbehörde schicken. Diese Gesundheitsmeldung muss bei jedem grenzüberschreitenden Gütertransport gemacht werden – anderenfalls droht ein Bußgeld. Technisch sei das oft per E-Mail möglich und in Südtirol sei ein Online-Formular auszufüllen.

Italien ist wegen Corona am Boden, doch aus Genua kommen auch gute Nachrichten: Ein entscheidender Meilenstein beim Wiederaufbau der eingestürzten Autobahnbrücke soll in Kürze erreicht werden. Die Stahlstruktur ist fertig. Jetzt stehen noch Arbeiten auf der Brücke wie Fahrbahnasphaltierung, Beleuchtung, Abwassersysteme und Ähnliches an. Es ist noch nicht abschließend geklärt, wann die Brücke wieder geöffnet werden kann. Möglicherweise Ende Juni, aber dazu muss man den Verlauf der Arbeiten auf der Brücke abwarten. Das Viadukt war im August vor zwei Jahren eingestürzt, 43 Menschen kamen ums Leben. Den Neubau hat Stararchitekt Renzo Piano entworfen. Die Bauarbeiten gingen trotz der Corona-Pandemie weiter.

Großbritannien Nach wochenlanger Zwangspause in der Corona-Krise wollen die Europäische Union und Großbritannien endlich die Klärung ihrer künftigen Handelsbeziehungen vorantreiben. Beide Seiten starteten vor kurzem die erste von drei einwöchigen Verhandlungsrunden per Videokonferenz. Die Zeit drängt, denn zum Jahresende endet die Brexit-Übergangsfrist. Gelingt bis dahin kein Abkommen, droht ein harter Bruch mit heftigen Turbulenzen für die Wirtschaft.

Geldflüsse Rund 3,4 Bio. Euro haben die Europäische Union und ihre Mitglieder der EU-Kommission zufolge bereits gegen die Corona-Wirtschaftskrise mobilisiert – und mindestens eine weitere Billion wird demnach für den Wiederaufbau gebraucht. Die Zahlen nannten Kommissionsvertreter. Da der Streit über Corona-Bonds völlig festgefahren ist, sucht die Kommission Alternativen, bei denen sie selbst Anleihen ausgibt. Die Aufstellung der bisherigen Wirtschaftshilfen, die eine Kommissionssprecherin präsentierte, umfasst angekündigte nationale Zuschüsse, Liquiditätshilfen, Mittel aus dem laufenden EU-Budget sowie die Anleihekaufprogramme der Europäischen Zentralbank.

Belgien Ein Armband mit Abstandswarner soll Beschäftigte im Hafen von Antwerpen auf Distanz halten. Die ersten Armbänder werden seit Anfang Mai mit Mitarbeitern an den Schleusenanlagen getestet. Sie sollen dafür sorgen, dass die Beschäftigten bei ihrer Arbeit den empfohlenen Mindestabstand einhalten, um sich nicht mit dem Corona-Virus anstecken zu können. Wenn die Technik gut funktioniert, soll sie in größerem Maßstab genutzt werden. Ein weiterer Schritt soll der Einsatz auf den Schleppern der Hafengesellschaft sein, sobald die belgischen Bestimmungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie dies zulassen.

Tschechien Tschechiens Außenminister Tomáš Petříček sprach sich für erste Lockerungen beim Reiseverbot schon im Laufe des Mai aus. "Ich denke, dass die ersten Staaten, zu denen wir die Grenzen im gegenseitigen Einvernehmen öffnen werden, Österreich und die Slowakei sein könnten", sagte der Sozialdemokrat im Sender CT. Polen und Deutschland könnten zu einem späteren Zeitpunkt folgen. Die Regierung in Prag koordiniert ihr Vorgehen mit den anderen Visegrad-Staaten (Polen, Tschechien, Ungarn, Slowakei). An den Grenzen zu Polen und der Slowakei finden daher von tschechischer Seite keine ständigen Kontrollen statt. Ausnahmen vom Ausreiseverbot gelten für Berufspendler, Lkw-Fahrer und in unabdingbaren Fällen wie für medizinische Behandlungen.

Schweiz In der Schweiz haben verschiedene Partner unter Federführung der Mobilitätsbranche, wie dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG, TCS und Fahrlehrerverbände, mit dem Label "COROSOL – der Coronavirus Solidaritätsfonds" eine nicht-kommerzielle Plattform für Personalaustausch lanciert. Diese soll den Ressourcentransfer vor dem Hintergrund der Corona-Krise insbesondere im betroffenen Transport- und Logistikbereich, aber auch für das gesamte Gesundheitswesen deutlich vereinfachen und optimieren. Zudem soll sie dazu beitragen, dass Menschen und Branchen, die aktuell nicht tätig sein können, temporär arbeiten können. Getragen und unterstützt wird das Projekt auch von der Schweizerischen Post, Avenergy Suisse und der Konferenz der Kantonsregierungen.

Frankreich Die Corona-Krise trifft das französische Transportgewerbe hart. Nach der jüngsten Erhebung des Fachverbandes
FNTR haben zurzeit 84% der Unternehmen dieser Branche den
Betrieb deswegen ganz oder teilweise eingestellt. 27% haben demnach vollständig aufgegeben und 57% arbeiten zum Teil noch. Dies
ist das Ergebnis einer zweiten Umfrage, die der FNTR zwischen dem
6. und 15. April gemacht hat. Nicht darin eingeschlossen sind Unternehmen, die Lebensmittel und Tiernahrung befördern. Die Umsatzeinbußen im Vorjahresvergleich bewegten sich laut der Umfrage
im Durchschnitt zwischen 75% und mehr bei fast einem Viertel der
Befragten sowie 48% für die anderen.

Am stärksten von der Corona-Krise betroffen waren nach FNTR-Angaben Transporteure in den Sektoren Automobilindustrie, weil dort 92% einen vollständigen Betriebsstopp eingelegt haben. Bei Umzügen waren es ebenso 75% wie bei Möbel- und Baustofftransporten. Deutlich wurde auch, wie sehr sich die aktuelle Lage auf die Betriebskosten niederschlägt: 49% der befragten Unternehmen verzeichneten zuletzt auch Leerfahrten und 23% hatten Probleme mit der Logistik.



**14 Versicherung** Blickpunkt LKW & BUS 4/2020

# Corona ... und die Haftung bei daraus resultierenden Transportschäden

Nun befinden wir uns also mitten in der größten Pandemie seit Jahrzehnten – es liegt auf der Hand, dass das auch massive Auswirkungen auf den Straßengüterverkehr hat.

Auf der einen Seite sind Transportunternehmen zumindest teilweise mit massivem Rückgang der Aufträge konfrontiert: Mit wenigen, auf der Hand liegenden Ausnahmen wie etwa Lebensmittel, Pharmazeutika, Sanitärbedarf wird deutlich weniger konsumiert und somit auch transportiert: Die Krise zwingt die Menschen zum Konsumverzicht. Auf diese Umstände hat der einzelne Unternehmer nur wenig Einfluss – es bleibt zu hoffen, dass die gesetzten Maßnahmen Wirkung zeigen und die Wirtschaft sich bald erholen kann. Ein wenig darf ja auch darauf gehofft werden, dass ein gewisser Konsumrückstau nach Ende der Krise aufgeholt wird. Auf der anderen Seite ist aber zu befürchten, dass durch Grenzschließungen und andere Umstände Schäden entstehen können, für die sich Frachtführer zu Recht nicht die Schuld zuschieben lassen wollen. Da braucht es dann einen kompetenten Versicherungspartner mit erfahrenen Fachleuten an seiner Seite. Im Folgenden geben wir einen kleinen Ausblick auf mögliche Problemfelder und deren haftungsrechtliche Beurteilung – selbstverständlich ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Wichtig ist, und das gilt auch für alle folgenden Fälle, dass der Frachtführer stets einen aktuellen Überblick über die Situation in Europa hat: Ein Auftrag, bei dem von vornherein klar ist, dass er nicht durchgeführt werden kann, darf nicht angenommen werden. Idealerweise kann man dem Auftraggeber Alternativvorschläge machen.

Das Frachtunternehmen kann die Ware nicht übernehmen, da der Absender in einem Land ist, in das nicht eingereist werden kann: Wenn die Grenzen unvorhergesehen nach Erteilung des Transportauftrages geschlossen werden, kann der Transport nicht starten, mangels des Beginns des Transportes sind die Regeln der CMR nicht anwendbar (es wird daher auf jeweils geltendes nationales Recht zurückgegriffen). Auch die CMR-Versicherung kommt hier nicht zum Tragen, da es eben an der "durchgeführten Beförderung" als versichertes Risiko mangelt. Eine Haftung des Frachtführers ist jedoch mangels Verschulden nicht vorstellbar.

Das Frachtunternehmen hat die Ware übernommen, kann aber nicht zustellen, da der Empfänger in einem Land ist, in das nicht eingereist werden kann:

Hier ist im Gegensatz zur oben dargestellten Fallgestaltung von der Geltung der CMR und somit von einem Schadenfall, der unter den Anwendungsbereich der CMR-Versicherung fällt, auszugehen. Die Regeln der CMR setzen ein Verschulden des Frachtführers für dessen Haftung nicht voraus, schließen diese Haftung jedoch aus, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte (Art. 17 Abs. 2 CMR). Ein solches, unabwendbares Ereignis wird unseres Erachtens vorliegen, wenn die Grenzschließung plötzlich und unangekündigt erfolgte. Es ist jedoch darauf zu achten, dass das Vorliegen einer solchen Unabwendbarkeit nicht in der Interpretation aller in Betracht kommenden Gerichtsstände gegeben sein könnte; manche Länder anerkennen etwa nur einen "act of god" als unabwendbar: Während die Pandemie als solche so gewertet werden kann, trifft das auf Grenzschließungen natürlich nicht zu. Es ist daher hier im Einzelfall konkret zu beurteilen, welche Interpretation hier vermutet wird (mangels Rechtsprechung zu dieser aktuellen Thematik kann derzeit nur vermutet werden!) und muss dann entsprechend fundiert argumentiert werden. In der konkreten Situation selbst ist es für den Frachtführer jedenfalls wichtig, Art. 14 CMR zu beachten: Wenn aus irgendeinem Grund vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Vertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird, hat der Frachtführer Weisungen des nach Art. 12 CMR über das Gut Verfügungsberechtigten einzuholen. Wie immer gilt es also, den Auftraggeber mit ins Boot zu holen und nötige Entscheidungen von diesem einzuholen bzw. auch einzufordern.

**Beschlagnahme der Ware** Hier sind wohl prima facie zwei Ursachen denkbar:

a) Kontaminierung der Ware: Naturgemäß stellt sich zunächst die Frage, woher diese Kontaminierung stammt. Art. 17 Abs. 4d CMR schließt eine Frachtführerhaftung bei folgender Schadenursache aus: natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind: Immer dann, wenn kein Verschulden des Frachtführers an der Kontaminierung nachgewiesen werden kann, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Bestimmung anwendbar ist und eine Haftung somit nicht gegeben sein dürfte. Dies ergibt sich aus den Beweislastregeln des Art. 18 Abs. 2 CMR: Wenn der Fracht-

führer darlegt, dass nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren der in Art. 17 Abs. 4 CMR bezeichneten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

**b)** Erkrankter Fahrer: Hier ist ein Haftungsausschluss aufgrund von Art. 17 Abs. 2 CMR denkbar: Während die Regeln der CMR einen Haftungsausschluss bei Fahrzeugmängeln dezidiert ablehnen, ist eine solche Bestimmung für erkrankte Fahrer nicht vorgesehen. Es ist daher im Schadenfall zu prüfen, ob der Frachtführer alle denkbaren Vorsichtsmaßnahmen (Instruktion der Fahrer hinsichtlich Abstandsregeln und Hygienebestimmungen; Anweisung an die Fahrer, sich bei geringsten Krankheitszeichen zur ärztlichen Untersuchung zu begeben etc.) sein Personal betreffend nachweisen kann.

Zusammenfassend muss festgehalten werden, dass bei den geschilderten und sonstigen denkbaren Schadenursachen jedenfalls rechtliches Neuland betreten wird – eine Pandemie dieses Ausmaßes hat es in Zeiten des globalisierten Güterverkehrs noch nicht gegeben. Es fehlt daher zur Orientierung nicht nur an Fachliteratur, sondern auch gänzlich an Judikatur. Die Gerichte werden sich noch einige Jahre mit diesen und vielen anderen Fallgestaltungen auseinandersetzen müssen – damit das nicht zu Lasten der betroffenen Unternehmer geht, ist es zu empfehlen, hier mit Augenmaß und vor allem offen für amikale Lösungen in Diskussionen zu gehen. Oder dies, im Falle eines maßgeschneiderten Versicherungsschutzes durch die Experten der Lutz Assekuranz, die Fachleute an seiner Seite entsprechend regeln zu lassen. 

### www.lutz-assekuranz.eu

### Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. Fotos: Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. Druck: Infopress Group. Erscheinungsort: Kufstein/Tirol. E-Mail: gamper-werbung@kufnet.at. Abo-Preis: €33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. Nachdruck und Vervielfältigung: Titel "Blickpunkt LKW + BUS", Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, "Blickpunkt" markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. Vertrieb: Dataform/Printex, 2203 Großebersdorf. Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe: HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigen-

Die nächste Ausgabe erscheint am 25.6.2020 (Anzeigenschluss: 4.6.2020).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf www.blickpunkt-lkw-bus.com oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ youtube.com/blickpunktlkwbus → facebook.com/blickpunkt.lkw.bus





Interaktiv und multimedial erleben Sie Blickpunkt LKW & BUS auf Ihrem Tablet bzw. Smartphone.





Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2019)





# Mehr Kapazität

Spedition nimmt 9.000 m² große Halle für Batterielogistik in Betrieb

Die Alfred Schuon GmbH hat im baden-württembergischen Wildberg einen weiteren Standort eröffnet, der auf die besonderen Anforderungen für die Logistik von Lithium-Ionen-Batterien ausgerichtet ist. In diesem und einem weiteren Logistikzentrum in Empfingen kann der Dienstleister diese speziellen Güter nun an zwei Standorten fachgerecht lagern. Darüber hinaus bietet Schuon umfangreiche Value Added Services wie die Kommissionierung, die Konfektionierung, die Sequenzierung und Vormontagen an. "Um Lithium-Ionen-Batterien zu lagern, bedarf es einer speziellen Ausstattung und besonderen Know-hows. Wir haben uns hier jede Menge Expertise aufgebaut und sind für Kunden in dem Bereich ein starker, verlässlicher Partner", sagt Alexander Schuon, Geschäftsführer der Alfred Schuon GmbH. Lithium-Ionen-Batterien gelten nach dem internationalen Transportrecht als Gefahrgut der Klasse 9 und sind entsprechend sorgsam zu behandeln. Grund hierfür ist vor allem ihre hohe Brandlast, welche die herkömmlicher Batterien deutlich übersteigt. Sind Lithium-Ionen-Batterien defekt oder werden unsachgemäß gehandhabt, können sie in Brand geraten und dabei giftige Stoffe austreten.

"Wir wissen um diese Gefahren und sind uns der damit verbundenen Verantwortung bewusst. Deshalb ist der Standort mit einer ganzen Reihe an Sicherheitsausstattungen versehen, die das Risiko minimieren. Dazu gehören u. a. eine leistungsstarke, redundante Sprinkleranlage, Löschwasserrückhaltebecken sowie hochsensible Brandfrüherkennungssysteme", erklärt Schuon. Zudem wurden spezielle Prozesse definiert, welche die Sicherheit beim Transport und der Lagerung von

Lithium-Ionen-Batterien gewährleisten. Die neue Logistikhalle bietet 9.000 m² Lager- und Handlingfläche. Waren können im Regal bis zu einer Höhe von 10 m gelagert werden – auch Blocklagerung ist möglich. Die Anlieferung erfolgt über ebenerdige, überdachte Tore und Heckrampen. Nicht nur Lithium-Ionen-Batterien, sondern Waren aller Art können in Wildberg kommissioniert, konfektioniert, sequenziert und vormontiert werden. Mit der neuen Halle hat der Logistikspezialist seine Logistikfläche auf mehr als 80.000 m² ausgebaut.

#### Bild oben:

Die neue Logistikimmobilie der Alfred Schuon GmbH in Wildberg ist auch für die Lagerung von Lithium-Ionen-Batterien geeignet.

### Bild unten:

Alexander (li.) und Theo Schuon (beide Geschäftsführer der Alfred Schuon GmbH) bei der Anlieferung von Lithium-Ionen-Batterien am neuen Unternehmensstandort in Wildberg.



Mixed Fleet Bridge bringt Lkw ohne Hardware auf die RIO-Plattform

RIO bietet Kunden mit Lkw-Mischflotten seine Dienste jetzt auch ohne RIO-eigene Hardware an. Über das Produkt Mixed Fleet Bridge können Fuhrunternehmer Daten von anderen Telematikanwendungen ins RIO-System einspeisen. Der Industriestandard rFMS (remote Fleet Management System) überspielt nach Einrichtung Fahrzeugund Fahrerinformationen auf den RIO-Flottenmonitor. Zu den von der Mixed Fleet Bridge unterstützten Telematikanbietern gehören die Fleet Management Services der TRATON-Schwestermarke Scania und Dynafleet von Volvo.

Es gibt auf dem Markt eine Vielzahl an Telematiksystemen. Zusätzlich bieten auch die Lkw-Hersteller eigene Lösungen an. Betreiber von Mischflotten, die aus Lkw unterschiedlicher Marken bestehen. stellt das vor eine große Herausforderung, da die Fahrzeuge unter Umständen in unterschiedlichen Systemen dargestellt werden. Die Mixed Fleet Bridge überträgt die Daten aus anderen Telematiksystemen auf die RIO-Plattform. Ganz einfach und ohne Hardware-Nachrüstung. Möglich macht das der rFMS-Standard, den einige Truckhersteller bereits anbieten. "Mit der Mixed Fleet Bridge bringen wir herstellerunabhängig und unkompliziert Lkw verschiedenster Fabrikate ins selbe System. Wir schlagen über die RIO-Plattform die Brücke zwischen Telematiksystem und Fuhrunternehmer sowie Verlader und Warenempfänger - und das ohne Nachrüstung der RIO-Box", sagt Jan Kaumanns, CEO bei RIO. "So kommen wir unserem Ziel, alle Beteiligten der Lieferkette miteinander zu verbinden, noch einen großen Schritt näher und spielen unsere Mehrmarkenfähigkeit aus. Angesichts der tiefgreifenden Störfaktoren im Warenverkehr, die das

Keine Ausfallzeiten für Lkw bei Einrichtung Die IT-seitige Einrichtung der Mixed Fleet Bridge verhindert Standzeiten des Lkw. Die Fahrzeuge müssen nicht mehr in die Vertragswerkstatt für die Hardware-Installation. Mitten in der Corona-Krise können so auch unnötige Kontakte zwischen Mechanikern und den Fahrern eingeschränkt werden. "Die Mixed Fleet Bridge spart unseren Kunden bares Geld: Es entfallen die Kosten für die Hardware und für deren Installation in der Werkstatt", sagt Martin Holzapfel, Product Owner bei RIO. "Mit Echtzeitdaten zu Lkw-Position, Kilometer- und Tankstand sowie Fahrernamen können die Carrier ihre Transporte besser steuern und punkten bei ihren Auftraggebern mit Transparenz in der Lieferkette." Kunden, die weitere RIO-Funktionsumfänge nutzen möchten, können nach wie vor die RIO-Box in allen MAN Werkstätten nachrüsten lassen.

Offen für alle "Wir sind sehr zufrieden, dass wir seit dem letzten Jahr über die Mixed Fleet Bridge bereits die Telematikanbieter Scania Fleet Management Services und Dynafleet unterstützen können. Dank der Harmonisierung des Branchenstandards rFMS in diesem Jahr können wir Mischflottenbetreibern das Leben noch leichter machen. RIO wird nun Schritt für Schritt unabhängiger von Hardware. Damit Sie alle Vorteile der RIO-Services für Ihre Flotte nutzen können, empfehle ich Ihnen aber nach wie vor eine Nachrüstung der RIO-Box in Lkw, die anders als die MAN Trucks nicht serienmäßig damit ausgestattet sind", so RIO-CEO Jan Kaumanns. ■



## Land, Luft und Wasser

### cargo-partner bietet alternative Transportwege zwischen China und Europa

Bedingt durch das Corona-Virus kommt es zu Verknappungen bei Transportkapazitäten zwischen Europa und China. Durch die COVID-19-Krise gestörte Lieferketten brachten zuletzt vermehrt die "Iron Silk Road" als schnellere Alternative zu End-to-end-Seefrachttransporten ins Blickfeld. Zudem suchen viele Firmen nach Alternativen, um den Transport wichtiger Warensendungen nach Asien sicherzustellen. Auch cargo-partner hat den erhöhten Bedarf an attraktiven Alternativen zu gängigen Routings erkannt und bietet zusätzliche Optionen. Eine davon ist ein neuer wöchentlicher Schienen-Sammeltransport von Duisburg, Deutschland, ins zentralchinesische Hefei. Die Abholung der Sendungen erfolgt über das dichte Netzwerk an cargo-partner-Hubs in der gesamten Region Westeuropa inklusive Italiens. Die Transitzeit nach Hefei beträgt ungefähr 16 Tage. Moderne GSM-Tracking-Tools sichern Transparenz entlang der gesamten Lieferkette.

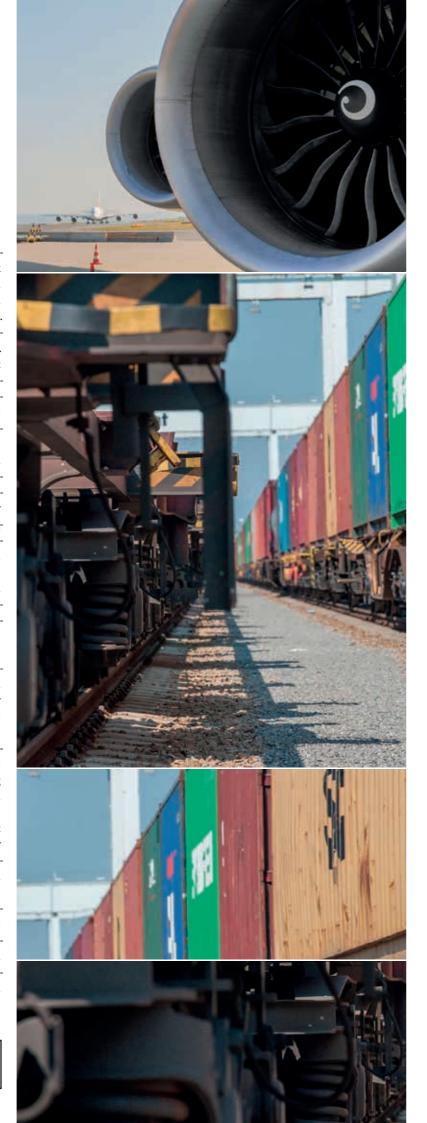
Darüber hinaus wurde das Schienentransport-Angebot um einen freitäglichen Sammeltransport von Linz nach Xi'an erweitert, einschließlich Abholung in Zentral- und Osteuropa und flächendeckender Verteilung in China. Auch hier soll der Transport ungefähr 16 Tage betragen. Dank direktem Transport ohne Umladung ermöglicht der direkte LCL-Service von cargo-partner schnellere Door-todoor-Laufzeiten und hilft, Risiken bei der Ent- und Umladung zu

"Die neue Iron Silk Road ist bereits vor der aktuellen Krise längst ein Erfolgsprojekt gewesen und sie wird im Rahmen der aktuellen Situation noch weiter an Bedeutung gewinnen. Und das nicht nur in Richtung Westen, sondern offensichtlich auch in Richtung Osten", so die Einschätzung von Stefan Krauter, CEO von cargo-partner. Tatsächlich organisiert das Unternehmen schon seit mehr als einem halben Jahrzehnt Voll- und Teilladungstransporte per Bahn zwischen Asien und Europa und gilt als sehr erfahren bei der Auftragsabwicklung auf der "Neuen Seidenstraße". Sowohl die Sendungsvolumina als auch die angebotenen Routen vermehrten sich zuletzt stetig.

Die Schienentransport-Services von cargo-partner umfassen Abholung und Verteilung von Tür zu Tür sowie Lagerung und Value Added Services wie Containerstauung, Entladung, Palettisierung und Ladungssicherung, bis hin zu umfassender Zollabwicklung und Expertise in China und Europa.

Wenn es im globalen Handel zeitlich eng wird, ist meist Luftfracht die Alternative. Mit seinen Road/Air-Services von Festlandchina über Hongkong nach Europa bietet cargo-partner eine verlässliche Alternative für die verringerten Luftfrachtkapazitäten auf dem Markt. Neben dem wöchentlichen Service von China nach Budapest gibt es aktuell auch Charter von Guangzhou nach Wien, von Hangzhou nach Bratislava und von Zhengzhou nach Lüttich. Das Service beinhaltet die Vorholung per Lkw aus ganz Festlandchina, einschließlich der wichtigsten Hubs des Logistikanbieters in Shanghai, Peking, Shenzhen und Guangzhou, sowie die Weiterverteilung in ganz Europa. Zusätzlich übernimmt cargo-partner alle Zollformalitäten an Grenzen und Flughäfen.

nächster Anzeigenschluss: 4. Juni 2020





# Luftbrücke für Schutzausrüstung

Wirtschaft und Politik arbeiten eng zusammen

Porsche, DB Schenker sowie Lufthansa Cargo unterstützen das Land Baden-Württemberg und den Freistaat Sachsen, um die Corona-Krise zu bewältigen. Der Sportwagenhersteller hat dafür eigens eine Taskforce mit sechs Mitarbeitern des Beschaffungsressorts zusammengestellt und organisiert für die Landesregierungen die Lieferketten von dringend benötigter Schutzausrüstung in China.

"Bei dieser Kooperation bringt jeder seine Stärken ein, und das klappt hervorragend", sagt Uwe-Karsten Städter, Vorstand für Beschaffung der Porsche AG. "Mehr denn je geht es jetzt darum, sich zu engagieren, aufeinander zu achten und Verantwortung zu übernehmen zentrale Werte unserer Porsche-Kultur."

Zusammen mit den Logistikpartnern DB Schenker und Lufthansa Cargo sorgt Porsche für die reibungslosen Transporte von Schutzmasken, Brillen und Schutzanzügen aus Shanghai nach Deutschland. Bis zu sechs Flugzeuge pro Woche fliegen seit dem 9. April für das Land Baden-Württemberg und den Freistaat Sachsen aus China. Direkt nach Ankunft an den Flughäfen Frankfurt und München wird das Material in Lastwagen umgeladen und zu einem Zwischenlager von DB Schenker am Stuttgarter Flughafen gebracht. Dort übernehmen die Landesregierungen von Sachsen und Baden-Württemberg die Verteilung der Schutzausrüstung, um sie bei Krankenhäusern, Rettungsdiensten und weiteren Einrichtungen gegen die Ausbreitung des Corona-Virus zum Einsatz zu bringen.

Seit Aufnahme der Flüge sind bereits mehrere Millionen Schutzartikel (Mund-Nasen-Schutz verschiedener Schutzklassen, Schutzanzüge, Schutzbrillen) im Zwischenlager in Stuttgart angekommen. Bis voraussichtlich Ende Mai sollen Schutzmaterialien im Wert eines dreistelligen Millionen-Euro-Betrages organisiert und aus China nach Deutschland transportiert werden. Das entspricht in Summe einem Volumen von bis zu 50 Passagiermaschinen, die für den Transport erforderlich sind.

Winfried Kretschmann, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg: "Das gute Verhältnis zwischen Porsche und der Landesregierung zahlt sich jetzt aus. Wir lernen, die Vorzüge globaler Unternehmen zu schätzen. Porsche zB hat in China ein ganz anderes Netzwerk, als wir es als Landesregierung je haben könnten. Das ist eine enorme Unterstützung und eine großartige Sache, wenn Firmen wie Porsche uns dabei helfen, Schutzausrüstungen aus China zu beschaffen."

Michael Kretschmer, Ministerpräsident des Freistaates Sachsen: "Das Engagement der beteiligten Unternehmen ist großartig. Das gemeinsame entschlossene Handeln trägt entscheidend dazu bei, dass sich die Situation bei der Bereitstellung von medizinischem Schutzmaterial in den nächsten Tagen und Wochen auch in Sachsen weiter verbessern wird. Wir profitieren dabei gerade auch von der großen Erfahrung von Porsche im chinesischen Markt. Verantwortung und Zusammenhalt zeigen sich hier ganz konkret. Herzlichen Dank!"

Manne Lucha, Minister für Soziales und Integration in Baden-Württemberg: "Ich bin froh, dass wir so kompetente Partner an unserer Seite haben. Die Beschaffung einer ausreichenden Menge Schutzausrüstung ist nach wie vor ein entscheidender Faktor, um das Corona-Virus wirksam einzudämmen und die Menschen im Land ausreichend zu schützen, insbesondere in Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen."

Uwe-Karsten Städter, Vorstand für Beschaffung der Porsche AG: "Wichtig ist, dass Wirtschaft und Politik eng zusammenarbeiten. Wir helfen mit unserer internationalen Supply Chain Expertise, damit die benötigten Schutzmaterialien so schnell wie möglich nach Deutschland geliefert werden und bei den Menschen ankommen, die sie dringend benötigen."

Oliver Seidl, Vorstand für Finanzen DB Schenker: "In unruhigen Zeiten zählen Zuverlässigkeit, Flexibilität und voller Einsatz. Wir freuen uns, dass wir in enger Zusammenarbeit mit Porsche die Lieferketten für wichtige Medizinprodukte aufrechterhalten. Mehr denn je zahlt sich unser eigenes Netzwerk in fast 140 Ländern für die Versorgungssicherheit der Menschen aus."

Dorothea von Boxberg, Vorstandsmitglied und COO Lufthansa Cargo AG: "Der Einsatz von Passagiermaschinen als Frachter zeigt: Wir setzen alles daran, die Versorgungssicherheit über den Luftweg weiter zu stärken. Das ist Teil unserer unternehmerischen Verantwortung."

# Auf in den Kampf

Der Gladiator von Michele Perrotti. Ein Showtruck des süditalienischen Unternehmers erinnert an die Tradition der römischen Gladiatorenkämpfe im Kolosseum.

/ mehr dazu in unserer App



Michele Perrotti kommt aus der Kleinstadt Lucera, die eine alte Burg hat, die gerade renoviert wird, und eine schöne, typisch italienische Altstadt mit engen, verwinkelten Gassen und Geschäften, die dort seit Generationen zu sein scheinen. Stadt und Landschaft wirken irgendwie unentschieden: Zwar gibt es auch hier wie überall im Süden verlassene Industrieareale und Bauernhöfe, die zwischen Feldern stehen, allmählich verfallen und ihrem Schicksal überlassen werden. Aber auf der anderen Seite wirkt Lucera, nordöstlich von Foggia in Richtung Neapel gelegen, auch quicklebendig mit vielen Firmen, die sich außerhalb des Stadtkerns angesiedelt haben. Wobei das der Eindruck bei einem Besuch vor der großen Corona-Krise war - wie es den Menschen und den Firmen hinterher gehen wird, muss sich erst noch zeigen.

Michele Perrotti jedenfalls besitzt ein mittelständisches Transportunternehmen mit 15 Trucks. Er selbst hat es 2008 gegründet, es ist ein typischer Familienbetrieb, in dem auch die Frau und sein Sohn mitarbeiten. Michele sitzt "noch jeden Tag" hinter dem Steuer: "Ja, jeden Tag! Es ist meine Arbeit und ich liebe es!" Seine Gattin managt derweil das Büro, der Sohn arbeitet als Fahrer und Mechaniker. Neben den Familienmitgliedern sind noch zwölf weitere Fahrer im Unternehmen beschäftigt. Ende vergangenen Jahres beschaffte er sich auf einen Schlag acht neue Iveco S-Way. Ein Grund dafür sei der gute Service gewesen, ein anderer die schnelle Verfügbarkeit von Ersatzteilen für Reparaturen oder Wartungsarbeiten. Außerdem sind die Fahrzeuge mit zahlreichen Extras ausgestattet und so auch ein Leckerbissen für die Fahrer, die hinter dem Lenkrad der Neuen Platz nehmen dürfen. Die Wohlfühlliste beginnt mit der üppigen Motorisierung (Cursor-13-Motoren mit 570 PS) und setzt sich mit Connectivity-Boy, Hi-Cruise-Ausstattung, Alufelgen und zahlreichen Assistenzsystemen fort. Fahrermangel ist auch in Italien ein Problem: "Aber weil wir so moderne und besondere Fahrzeuge haben, finden wir immer Personal und haben kein Problem damit. Hätten wir ,normale' Lastwagen, wäre das sicher anders", erklärt Perrotti.

Die Trucks kamen im Dezember, einen davon ließ er danach zum Gladiator umrüsten. "Das Erscheinungsbild des S-Way sollte schon an die kämpferische Tradition der Gladiatoren erinnern", sagt Perrotti, der den Sattelzug mit einer Folienbeklebung und zahlreichen Chrom- bzw. Edelstahlanbauteilen aufhübschte. Die Accessoires kommen von Acitoinox, einer süditalienischen Firma, die sich auf Anbauteile wie Lampenbügel, Bumper, akzentuierende Chrom-



#### Bilder links:

- 1 Geschichte von der Kahine his zum Heck
- 2 Wer hat, der hat: Das Emblem im neuen Iveco S-Way zeugt von Stil.
- 3 Michelle Perrotti
- 4 In dieser Kabine ist der Wohlfühlfaktor garantiert.
- 5 Farbenprächtig reihen sich die neuen Perrotti-Ivecos auf

Elemente, Einstiege oder Auspuff-Endstücke spezialisiert hat. Der neue Windabweiser am unteren Ende der Frontscheibe hat eine praktische und eine ästhetische Funktion: Er soll die Scheibenwischer schützen und erinnert speziell am Gladiator natürlich an die untere Partie – den Kinnschutz – der Metallhelme, die von den Gladiatoren bei ihren Kämpfen getragen wurden. Einen Teil der glänzenden Extras fertigte Acitoinox exklusiv für den neuen Showtruck von Perrotti. Der Auflieger kommt vom italienischen Tank- und Aufliegerhersteller TMT. Nach Angaben des Unternehmens ist der Trailer ebenfalls ein neues Konzept. Der Dreiachser ist mit Schubboden (Keithwalkingfloor S-Drive), Aluminiumaufbau (Seitenwände und Türen) sowie Planendach in Leichtbauweise hergestellt. Perrotti fährt damit hauptsächlich Bio-Getreide zu Mühlen und Futterfabriken. Auch ein Tankzug läuft in der Flotte, dieses Fahrzeug wird ebenfalls für Lebensmitteltransporte eingesetzt. Die Fahrzeuge des Unternehmers sind üblicherweise nur im Inland unterwegs und transportieren das Getreide hauptsächlich auf Relationen aus der Region Bari nach Venedig, Perugia und Piacenza. Erstaunlich, wenn man nur die üblichen Schlagzeilen über den unterentwickelten Süden Italiens kennt: Perrotti hat in beide Richtungen - also von Süden nach Norden und zurück - Ladungen. "Wir fahren keine Leertouren", betont der Unternehmer. Die durchschnittliche Laufleistung der Trucks liegt bei jährlich 150.000 km.

Wann Michele Perrotti mit seinem Gladiator sozusagen auf den Laufsteg gehen kann, steht derzeit natürlich in den Sternen. Er fährt mit seinen Beauties regelmäßig auf Truckertreffen und hat von den Wettbewerben um das jeweils schönste Fahrzeug schon zahlreiche Pokale mit zurück nach Lucera gebracht, die jetzt in einer Vitrine in seinem Büro stehen. Mit dem Gladiator will Perrotti unbedingt wieder nach Assen – das dortige Festival hat er in guter Erinnerung. Und natürlich das Heimspiel beim Truckrennen in Misano. Aber ob das in diesem Jahr möglich sein wird, steht momentan in den Sternen. Nur eines ist sicher: Die Transportunternehmen werden kämpfen müssen wie die Gladiatoren, wenn sie - hoffentlich schon bald - vor der schwierigen Aufgabe stehen, die dramatischen Folgen der Corona-Krise zu überwinden. Dabei hat es der Fuhrunternehmer aus Lucera noch einigermaßen gut erwischt: "Die Situation ist nicht einfach, aber wir arbeiten regelmäßig, weil wir Getreide transportieren, und das ist für die Versorgung der Nation eminent wichtig. Wir haben unseren Fahrern erklärt, wie sie sicher arbeiten können und müssen. Außerdem haben wir sie mit Schutzkleidung, Schutzmasken und Desinfektionsmitteln ausgestattet", erzählt der freundliche Transporteur nach unserem Treffen am Telefon. Menschen wie Michele Perrotti und seine Fahrer sind es, die auch in diesen chaotischen Zeiten dafür sorgen, dass die Menschen wenigstens das Nötigste zum Leben in ausreichender Menge zur Verfügung haben. 🎜 Richard Kienberger



26 LKW Blickpunkt LKW & BUS 4/2020

#### 27

# Die Corona-Krise und ihre Auswirkungen auf den Güterverkehr

Seit März dieses Jahres bestimmt die sog. "Corona-Krise" unser aller Leben und stellt vieles auf den Kopf. Nicht nur Privatpersonen, sondern vor allem Unternehmen stellt diese Ausnahmesituation wirtschaftlich vor eine große Herausforderung. In vielen Bereichen kommt es in dieser Zeit ganz oder teilweise zu einem Stillstand. Andere Bereiche, die jetzt dringend benötigt werden, sind mehr denn je im Einsatz, darunter auch ein Teil der Gütertransporte.

Um diesen besonderen Umständen für das Transportwesen Rechnung zu tragen, hat das zuständige Bundesministerium unter der Geschäftszahl 2020-0.191.650 eine Neufassung des Erlasses betr. Ausnahme von den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen für Fahrzeuge herausgegeben, die angesichts der Corona-Krise unter außergewöhnlichen Umständen eingesetzt werden.

Damit wurden die Bestimmungen der Art. 6 bis 8 dieser Verordnung vorübergehend für Transportfahrzeuge gelockert, die eingesetzt werden, um die infolge der Krise entstandenen Engpässe zu beseitigen bzw. die allgemeine Versorgung weiterhin aufrecht zu erhalten. Die in dem betreffenden Erlass beschlossenen Ausnahmen waren in Österreich für den Zeitraum von 16. März 2020 für 30 Tage, also bis 14. April 2020, gültig.

Für gewisse Bereiche hat das Bundesministerium also auf nationaler Ebene für Erleichterungen im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten gesorgt. Jedoch auch auf internationaler Ebene kam es zu Erleichterungen für den Straßengüterverkehr in Europa.

In dieser Zeit ist es für Unternehmen daher enorm wichtig, sich Gedanken zu machen, wie die Überschreitungen in der Krisenzeit belegt werden. Fakt ist jedenfalls: Mit einem digitalen Ausdruck ist die Sache nicht abgetan. Eine ausführliche Dokumentation und Datenprüfung sowie die Einleitung von Optimierungsprozessen sind daher enorm wichtig.

Es ist nämlich nicht von der Hand zu weisen, dass im Zuge einer Betriebsprüfung Überschreitungen etc. hinterfragt und von unterschiedlichen Institutionen durchleuchtet werden.

Wenn die Wirtschaft langsam wieder hochgefahren wird, kann sich für viele ein stark erhöhtes Arbeitspensum ergeben, das kaum zu schaffen ist. Verständlicherweise möchte jedes Unternehmen gewinnorientiert arbeiten, und um Verluste zu kompensieren, soll kein Auftrag mehr verloren werden. Allerdings ergeben sich daraus mitunter rechtliche Probleme. Wenn viel Arbeit kommt, wird das kaum noch mit der Wochenhöchstarbeitszeit in Einklang zu bringen sein. Wie weit kann man aber gehen, um rechtlich noch im grünen Bereich zu bleiben? Diese Fragen gilt es rechtzeitig abzuklären.

Jede schwierige Zeit hat aber immer auch gute Seiten: So sollte spätestens jetzt allen wieder klar geworden sein, wie wichtig die Tätigkeit des Lkw-Fahrers ist und welchen wesentlichen Beitrag zu unser aller Wohlbefinden er oder sie tagtäglich leistet. Es wäre an der Zeit, dies anzuerkennen und den Fahrern und Fahrerinnen entsprechende Wertschätzung entgegenzubringen.



no Pirchner

Analyse, Schulung, Begleitung A-6824 Schlins, Hauptstraße 69, Tel. +43 (0) 5524.30 400 office@arno-pirchner.at www.arno-pirchner.at





Rückspiegel

Geht das überhaupt? Was Unternehmer und ihre Fahrer über die MirrorCam wissen wollen.

Mercedes-Benz Trucks ersetzte mit der Markteinführung des neuen Actros die üblichen Rückspiegel durch ein Kamerasystem, die Mirror-Cam. Aber was bringt diese? Wie funktioniert das System? Was ist zu beachten? Kameras am Dachrahmen und Displays an den A-Säulen: Der neue Actros ist schon auf den ersten Blick durch das Fehlen von Rück- und Weitwinkelspiegeln gut zu erkennen. Die Vorteile des neuen Systems liegen klar auf der Hand: weniger Verbrauch durch verbesserte Aerodynamik sowie mehr Verkehrssicherheit durch bessere Sicht. Aber wie funktioniert die Bedienung, was gilt es zu beachten, und braucht der Fahrer eine Eingewöhnungszeit?

Was ändert sich für den Fahrer oder die Fahrerin? Dank der MirrorCam hat der Fahrer nun freie Sicht, wo vorher Rück- und Weitwinkelspiegel große Bereiche rechts und links der A-Säule verdeckten. Ein Vorteil vor allem an Kreuzungen, beim Rangieren und in engen Kurven. Und: Der Blick des Fahrers muss nicht mehr so weit nach rechts bzw. links schwenken, um den rückwärtigen Verkehr einzusehen. Außerdem: Spiegel sind starr montiert, so kann bei Kurvenfahrten das Ende des Aufliegers aus dem Sichtfeld wandern. Bei der MirrorCam dagegen schwenkt das Bild der kurveninneren Kamera mit, der Fahrer kann jederzeit das Trailerende im Blick behalten. Grundsätzlich ist das System dabei auf Standardauflieger eingestellt, das Schwenken lässt sich aber auch individuell regeln. Das geschieht bei modernen Trailern automatisch, wenn diese ihre Geometriedaten an das Zugfahrzeug übermitteln. Manuell kann der Fahrer den Schwenkradius im Türbedienfeld über Seitenauswahltaste und Kreuzwippe verschieben.

Was hat der Unternehmer von der MirrorCam? Die optimierte Aerodynamik kann den Verbrauch senken: Bis zu 1,5 % weniger Kraftstoff lassen sich auf die optimierte Windschlüpfrigkeit dank MirrorCam zurückführen. Können Schmutz und Regen das Bild beeinträchtigen? Beschlagene oder verschmutzte Spiegelgläser und Seitenscheiben waren schon immer ein Problem. Durch die Position der Kameras hoch oben am Fahrzeug, das kleine Dach über der Kameralinse, eine spezielle Beschichtung und die digitale Übertragung des Bildes auf ein Display im Fahrerhaus können Beschlagen und Schmutz dem System kaum etwas anhaben. Besonders hilfreich an kalten und feuchten Tagen: Die Kamera ist bei Temperaturen unterhalb von 15 °C automatisch beheizt.

Was bringen die Distanzlinien auf dem Display? Die Distanzlinien, die auf dem Display des MirrorCam-Systems angezeigt werden, helfen dem Fahrer oder der Fahrerin bei der Einschätzung der Abstände hinter dem Lkw. Eingeblendet werden drei fest positionierte Linien und eine Linie, die der Fahrer vor Fahrtbeginn genau auf Höhe des Fahrzeugendes justieren kann. In Kombination mit den Hinweisen, die die Assistenzsysteme in den Displays zeigen, kann der Fahrer insbesondere drei typische Situationen jetzt besser einschätzen: Wann ist genug Abstand für ein Ausscheren nach links? Wie sieht es beim Rangieren mit dem Abstand nach hinten aus? Wann darf der Fahrer nach Überholvorgängen wieder ungefährdet nach rechts ziehen?

Ist ein Kamerasystem in der Dämmerung oder nachts im Nachteil? In Restlichtsituationen, also bei Dämmerlicht, ist die MirrorCam sogar im Vorteil. Die Kameras sind sehr lichtstark ausgelegt. So können die Displays ein helleres Bild zeigen, als in Natur zu sehen ist. Der Fahrer erhält also bessere Umfeldinformationen als mit einem Spiegel.

Zudem passt sich die Helligkeit stufenlos dem Umgebungslicht an - der Fahrer wird nicht geblendet. All das funktioniert auf offener Straße genauso wie im Tunnel. Ist es draußen vollkommen dunkel, kann auch die MirrorCam - wie herkömmliche Spiegel - nur die durch das Fahrzeug selbst erhellten Bereiche anzeigen. Hier haben die Entwickler für ein Maximum an Bildinformation eine Abstimmung gewählt, die aktuell noch ein leichtes Bildrauschen mit sich bringen kann.

Lässt sich die Helligkeit der Displays anpassen? Unterschiedliche Wahrnehmung, Wetter und Tageszeit - es kann mitunter gute Gründe für eine Helligkeitsanpassung der Displays geben. Das geschieht unkompliziert über das rechte Touchdisplay bzw. das Multifunktionslenkrad. Wer will, regelt rechtes und linkes Display unterschiedlich. Über die Menüs "Anzeige und Helligkeit → Displayhelligkeit → MirrorCam" ist dafür ein virtueller Schieberegler erreichbar.

Warum sind die Monitorbilder nicht genauso scharf wie auf meinem **Smartphone?** Entscheidender als die Pixeldichte waren die bisherigen Sehgewohnheiten der Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen: Mit einer großen 15,2"-Bildschirmdiagonale (38,6 cm) entspricht die MirrorCam in etwa der bisherigen Spiegelform. Wie gehabt können so Abstand und Tempo eines hinteren Fahrzeugs gut in Größe und Größenveränderung eingeschätzt werden. Allerdings: Viele moderne Smartphone-Displays zeigen ein Pixel-pro-Zoll-Verhältnis, das oftmals über dem Auflösungsvermögen des Benutzerauges liegt. Das Gerät liegt außerdem in der Hand, der Abstand zum Auge ist damit recht gering. Die Displays der MirrorCam sind deutlich weiter entfernt, und je weiter der Abstand, desto weniger Details kann das Auge unterscheiden.



30 LKW Blickpunkt LKW & BUS 4/2020

Eine Smartphone-ähnliche Pixelzahl ist bei der MirrorCam also gar nicht notwendig. Ein weiterer Punkt: Die MirrorCam ist ein zentrales Sicherheitssystem und deshalb auf Zuverlässigkeit ausgelegt. Sie hat erfolgreich alle vorgeschriebenen Zulassungsverfahren absolviert. Ein Smartphone würde hier – Stand heute – scheitern.

Falsch eingestellte Spiegel sorgen für Gefahrenpotenzial. Wie ist das bei der MirrorCam? Für herkömmliche Spiegel gilt die einfache Physik "Einfallswinkel gleich Ausfallswinkel". Das bedeutet: Immer, wenn der Fahrer seine Sitzposition ändert, ändert sich auch der Bereich, den er einsehen kann. Das ist bei der MirrorCam grundsätzlich anders. Durch die Kamera-Bildschirm-Kombination sieht der Fahrer immer das gleiche Bild – an jeder Sitzposition. Das Sichtfeld lässt sich aber auch individuell über das Türbedienfeld einstellen. Vorteil MirrorCam: Verschiebt der Fahrer das Sichtfeld so weit, dass die gesetzlichen Bestimmungen nicht mehr erfüllt sind, erhält er – anders als bei Spiegeln – einen Hinweis im Display. Mit langem Druck auf die Funktionstaste ist dann schnell der Standard wiederhergestellt.

Wie kommen Brillenträger mit den Displays zurecht, und darf man eine Sonnenbrille tragen? Die Displays der MirrorCam sind auch für Brillenträger gut ablesbar. Gerade auch, weil der Blick durch die Positionierung an den A-Säulen nicht mehr so weit nach links und rechts schweifen muss, um den rückwärtigen Verkehr in Augenschein zu nehmen. Es kann allerdings sein, dass Brillenträgern die Gewöhnung an die neuen Blickwinkel und Abstände schwerfällt. Dann sollte die erste Frage sein: Passt die Brille noch zu den Augen? Änderungen beim Sehvermögen gehen schleichend vor sich, werden oft zunächst nicht bemerkt und deshalb hingenommen. Dann sind die Probleme von Brillenträgern mit der MirrorCam in der Regel nicht auf das System, sondern auf eine im Grunde unpassende Brille zurückzuführen. Ob am Schreibtisch oder am Steuer - es gilt: Die Brille muss zum Arbeitsplatz passen! Auch eine Sonnenbrille ist in der Regel kein Problem. Allerdings hängt es stark von der Güte der Sonnenbrille ab, wie sehr sich der optische Eindruck verändert. Eine Sonnenbrille bringt stets Vor- und Nachteile – bei der Nutzung von Spiegeln genauso wie bei der Nutzung der MirrorCam.

Warum tun sich manche Fahrer im ersten Moment schwer, mit der Mirror-Cam rückwärts geradeaus zu fahren? Für das Rangieren rückwärts bietet die MirrorCam zwei Ansichten: Standardmäßig zeigt das große Hauptdisplay dann den Nahbereich des Lkw, der untere Teil das weitere Umfeld. Diese Ansicht bewährt sich vor allem, wenn der Fahrer rückwärts in einer Kurvenbewegung steuert. Setzt er das Fahrzeug allerdings nur gerade zurück, ist es oftmals besser, diese Funktion zu deaktivieren. Das geschieht unkompliziert über eine Taste im Türbedienfeld. Das Rangieren mit der MirrorCam bietet also erweiterte Möglichkeiten im Vergleich zu den Spiegeln. Es erfordert aber auch genau aus diesem Grund etwas Eingewöhnung. Zudem sitzen die Kameras etwas weiter außen als die Spiegel, wodurch gerade beim Zurücksetzen in gerader Linie mehr vom Fahrzeug zu sehen ist als mit Spiegeln. Auch das braucht etwas Umgewöhnung und zunächst den abwechselnden Blick auf beide Displays. Denn im Vergleich zum herkömmlichen Spiegelsystem haben manche Fahrer beim Rückwärtsfahren nach dem Blick auf nur eines der MirrorCam-Displays zunächst den subjektiven Eindruck, schräg zu fahren, obwohl sie kerzengerade unterwegs sind.

Wie arbeiten MirrorCam und Abbiege-Assistent zusammen? Der Abbiege-Assistent unterstützt den Fahrer, indem er auf stehende oder sich bewegende Objekte und Personen im Überwachungsbereich rechts vom Lkw aufmerksam macht, wenn eine Kollisionsgefahr droht. Die optische Anzeige dieser Warnungen geschieht über das Display der MirrorCam. Der Fahrer erhält also alle Informationen gebündelt an einem Ort.

Arbeitet die MirrorCam auch bei ausgeschaltetem Motor? Verbringt der Fahrer seine Ruhepausen im Fahrerhaus, hat er auch bei abgestelltem Motor und zugezogenen Vorhängen die Möglichkeit, das Kamerasystem über Schalter am Bett und auf der Beifahrerseite für zwei Minuten zu aktivieren, so das Fahrzeugumfeld zu sichten und auf verdächtige Aktivitäten am Lkw oder der Ladung aufmerksam zu werden. Ganz automatisch startet das System beim Öffnen der Tür – für ein jederzeit sicheres Verlassen des Fahrzeugs.

Hochkarätig ausgezeichnet: Der neue Actros ist "International Truck of the Year 2020" Die nachhaltig verbesserte Aerodynamik und Sicherheit durch die Einführung der MirrorCam im neuen Actros ist einer der Gründe, warum das Fahrzeug den Titel "International Truck of the Year 2020" errungen hat. Neben der gesteigerten Effizienz und Sicherheit hob die Jury dieser bedeutendsten europäischen Lkw-Auszeichnung auch die Fortschritte bei der Konnektivität hervor. Neu im Actros sind unter anderem der Active Drive Assist, der teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen ermöglicht, der verbesserte Notbremsassistent Active Brake Assist 5, das voll vernetzte Multimedia-Cockpit sowie die intelligente Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control.



### **Neues Kran-Quartett**

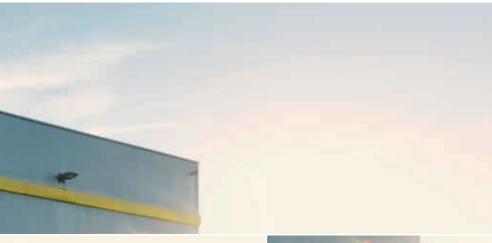
In der 30- bis 40-Metertonnen-Klasse hat Kuhn Ladetechnik ab sofort eine Erweiterung der PALFINGER Kran-TEC-Baureihe anzubieten. Die neuen Modelle PK 37.002 TEC 7, PK 35.502 TEC 5, PK 30.002 TEC 7 und PK 28.502 TEC 5 überzeugen mit effizientem Endlosschwenkwerk und einer breiten Palette an technischen Highlights. Angeführt werden die vier Modellneuheiten vom PK 37.002 TEC 7 – mit einem Maximum an Kraft und Reichweite. Der PK 37.002 TEC 7 ist mit Fly-Jib der Reichweitensieger seiner Klasse und erreicht durch das optionale Assistenzsystem DPS-C eine Gesamthubhöhe von bis zu 35 m in allen Positionen. Einsätze mit hoher Reichweite, wie etwa bei Dacharbeiten, aber auch der Schwerlastbetrieb sind so jederzeit möglich. Die optionalen Module der Standsicherung HPSC-Plus erweitern die Einsatzmöglichkeiten der TEC 7-Neuheiten zusätzlich. Die neue Krangeneration der TEC-Baureihe verfügt über Stahlelemente mit einem tropfenförmigen

P-Profil, das auch bei maximaler Auslegung des neuen Krans bestmögliche Biegestabilität bei gleichzeitig optimiertem Eigengewicht von 3t bieten kann. Wie von den bereits erhältlichen TEC 7-Modellen gewohnt, bieten auch der PK 37.002 TEC 7 und der PK 30.002 TEC 7 die gesamte Bandbreite an optionalen PALFINGER Assistenz- und Komfortsystemen. An allen vier neuen TEC-Kranen kann optional das Fly-Jib eingesetzt werden. Zusätzlich sorgen beim PK 37.002 TEC 7 und PK 30.002 TEC 7 die optionalen Assistenzsysteme MEXT und WEIGH für noch angenehmeres Arbeiten: MEXT passt die Leistungsfähigkeit des Krans automatisch an die maximale Traglast von ein oder zwei mechanischer Verlängerungen an. Mit der Software WEIGH wiegt der Kranbediener die Last direkt am Kran und verschafft sich unmittelbar einen Überblick darüber, an welche Positionen er die Last verheben kann. Die Rückölverwertung kann bei den neuen TEC-Kranen situationsbedingt angepasst werden: Sie ist manuell abschaltbar, wodurch sich die Schubkraft deutlich steigert.





32 LKW Blickpunkt LKW & BUS 4/2020







### **Sonnen-Post**

### Die Post stattet Lkw mit Solarpaneelen aus und fährt damit zunächst im Testbetrieb

Derzeit testet die Österreichische Post AG den Einsatz von Solarpaneelen in ihrem Fuhrpark. Die auf den Dächern von Lkw montierten Solarmodule erzeugen Strom, der direkt in die Batterie eingespeist und für den Stromverbrauch im Fahrzeug eingesetzt wird. Dadurch wird das Bordnetz energieschonend betrieben: Sensoren, Kontrollleuchten und selbst Klimaanlagen werden dadurch mit der nötigen Energie versorgt. Befindet sich der Lkw in Betrieb, wird die Lichtmaschine durch die zusätzliche Stromeinspeisung entlastet. Dieser Vorgang führt zu Spriteinsparungen und vor allem auch zu einer Reduktion von Emissionen. Zudem verlängert die Nachrüstung die Lebensdauer der Fahrzeugbatterie, was einen ressourcenschonenderen Umgang mit den darin verbauten Materialien ermöglicht. "Als Österreichische Post wollen wir nicht nur unsere Kapazitäten ausbauen, sondern auch unser Logistiknetz auf die Bedürfnisse der Zukunft ausrichten. Der Nachhaltigkeitsgedanke ist seit Jahren zentral im Unternehmen verankert. Der Test dieser neuen Solarpaneele zeigt, wie wir unser nachhaltiges Energiemanagement noch weiter ausbauen können", so DI Peter Umundum, Vorstand Paket & Logistik der Österreichischen Post AG.

Derzeit sind in der Transportlogistik der Österreichischen Post drei Lkw mit Solarpaneelen ausgestattet. Die Umbauten der Fahrzeuge wurden im Februar dieses Jahres durchgeführt, seither befinden sich diese im Einsatz, der Testbetrieb läuft bis Ende 2020. Die Solarpaneele selbst sind sehr dünn (3 mm) und wiegen rund 10 kg, sind langlebig und bruchsicher. Tests von Partnern zeigen, dass eine jährliche Treibstoffeinsparung von bis zu 5% pro Lkw ermöglicht wird. Nach Abschluss der Testphase wird analysiert, ob weitere Fahrzeuge der Österreichischen Post mit Solarpaneelen ausgerüstet werden.

Seit 2011 stellt die Österreichische Post all ihre Sendungen CO<sub>2</sub>-neutral zu. Mit der Initiative "CO<sub>2</sub>-NEUTRAL ZUGESTELLT" hat sich die Post das Ziel gesetzt, den ökologischen Fußabdruck des Unternehmens schrittweise zu verringern. Dabei wird sowohl der unternehmenseigene Energie- und Treibstoffverbrauch ständig reduziert als auch in den Ausbau von sauberer Energie investiert. Mittlerweile verfügt die Post mit rund 1.750 Elektro-Fahrzeugen über die größte E-Flotte Österreichs und ist damit Vorreiter in der grünen Logistik.



Das seit 1948 bestehende Transportunternehmen Jellinek in Wien-Meidling ist Vorreiter im Einsatz von Großkranen auf Lastkraftwagen. Das heute in vierter Generation erfolgreich

bestehende Traditionsunternehmen für spezielle Baustellentransporte steht unter Leitung von KR Gina Mayer, der Enkelin des Firmengründers Oskar Jellinek, und bedient primär die Bundeshauptstadt samt dem gesamten Wiener Umland. Unter der Agende der taffen Unternehmerin entstand 1991 der Geschäftszweig Spezialkrane, aufgebaut auf 3- und 4-Achs-Lkw zur besseren Kombination und Koordination von Hebearbeiten und Transportleistungen. Zum Einsatz gebracht werden heute 74 moderne Fahrzeuge und Großkrane aktuellster Entwicklung für Baustellen- und Spezialtransporte. Im Herbst letzten Jahres kam ein weiterer Großkran des Typs Effer 2655 mit sage und schreibe 265 mt in den Jellinek-Fuhrpark. Damit ist man in kürzester Zeit hubbereit und vor allem äußerst flexibel, ein Muss in dieser speziellen Branche, versichert uns die Firmenchefin. Satte 90% der Geschäftstätigkeit entfallen auf Kraneinsätze auf Großbaustellen. Aufgebaut ist der Effer 2655 auf einem 5-Achs-MAN Fahrgestell. Überhaupt setzt man bei Jellinek auf die Laster mit der Löwenmarke an der Front. Stets steht die besondere Herausforderung auf

Lastenverhub ist die besondere Stärke von Jellinek Transporte der Tagesordnung. Das beste Equipment bei Fahrzeug und Kran wird ergänzt durch das ausgesprochen versierte Top-Team an Fahrern. So fügt sich jede Herausforderung in eine erledigte

Aufgabe mit positivem Kundenfeedback. Darauf legt man bei Jellinek besonderen Wert, was den guten Ruf erklärt. Schon im Jahr 2005 nahm Jellinek als Pionier bei Großkranen auf Lkw den ersten 175 mt-Effer-Kran in Österreich in Betrieb. Nun ist ein 265 mt-Effer mit im täglichen Arbeitsgeschehen. Über einen Mangel an Betriebsstunden ihrer Krane kann Gina Mayer keineswegs klagen. Die Kunden wissen, dass die Firma Jellinek ausschließlich mit modernsten Arbeitsmaschinen und bestausgebildetem Fahrpersonal auf alle möglichen Baustellen kommt. Das ist schließlich Berufung unter Grün/Gelb.

#### Bild obe

Ohne die traktionsstarken Lastenträger geht am Bau gar nichts. Sie verwandeln Leistung in hohes Drehmoment und bringen damit die Kraft, um schwere Maschinen und Materialien zu transportieren. Auf dem 5-Achser MAN TGS 50 480 ist der Großkran Effer 2655 mit 265 mt aufgebaut.

Insgesamt werden 2020 rund 1.600 Fahrzeuge in den sieben Hauptmärkten in Mittel- und Osteuropa im Einsatz sein. Der Ausbau der Flotte in Deutschland bietet ganz neue Perspektiven, da der österreichische Premiumhersteller über drei eigene Niederlassungen erstmals den

ganzen Markt bespielen kann. Die Strategie der Mietflotte wird eng an jene für Neufahrzeuge herangeführt: In beiden Geschäftsfeldern stehen topausgestattete Fahrzeuge zur Verfügung, auf bloße Standardfahrzeuge wird zunehmend verzichtet. Vor allem für die Branchen Bau und Infrastruktur ist ein Komplettangebot verschiedenster Modelle verfügbar. Als einer der wenigen großen europäischen Hersteller von gezogenen Nutzfahrzeugen betreibt Schwarzmüller eine eigene Mietflotte. In jedem Hauptmarkt gibt es mindestens eine Drehscheibe dafür. In Österreich, dem aktuell wichtigsten Markt für diesen After Sale-Service, stehen dafür alle fünf Niederlassungen zur Verfügung. Die Zentrale ist in Wels angesiedelt.

In Ungarn und in Tschechien erfüllen diese Funktion die Werksstandorte in Dunaharaszti und Zebrak. In Deutschland bietet, neben dem 2018 eröffneten Standort im fränkischen Eltmann, nun auch der Hauptsitz von Hüffermann Transportsysteme in Neustadt/ Dosse (Brandenburg) diesen Service. Das Unternehmen wurde kürzlich von Schwarzmüller übernommen. Zudem kommt die Mietflotte auch in Italien, Polen und der Schweiz erfolgreich zum Einsatz.

Die Flotte besteht aus Neufahrzeugen, die direkt von den Produktionsbändern kommen und maximal drei Jahre im Einsatz stehen. Überwiegend werden den Kunden Spezialfahrzeuge angeboten. "Unsere Vielfalt ist konkurrenzlos. Alleine vom Hauptmodell Kippsattel stehen meist 20 Fahrzeugtypen zum Einsatz bereit", betont Schwarzmüller-CEO Roland Hartwig. Die Palette reicht von Model-

anzahl über Stahl- und Alu-Kipper in jeder Kombination bis hin zu Großraum- und Ther-Schwarzmüller erfreut sich über vermehrte momulden. Holzrungenfahrzeuge, unterschiedliche Tieflader, Schubbodenfahrzeuge und Tankfahrzeuge sind ebenfalls gefragt. Etwa 1.100 Fahrzeuge

len mit verschiedener Achsen-

stehen für den Einsatz auf Baustellen und bei Infrastrukturprojekten bereit. Diese Produkte bilden mittlerweile auch bei den Neufahrzeugen das größte Segment bei Schwarzmüller. Die restlichen 500 Stück sind Fernverkehrsfahrzeuge, wobei hier ebenfalls die Spezialfahrzeuge dominieren. Dazu zählen Leichtbautrailer mit branchenspezifischen Varianten für Papier-, Stahl- und Getränketransporte oder der Leichtbau-Megatrailer für die Automobilindustrie. Dieses internationale Engagement von Schwarzmüller bei Mietfahrzeugen erklärt sich einerseits aus der Nischenstrategie, andererseits aus der Kundennähe, die der österreichische Premiumher-

Die Mietfahrzeuge dienen der Abdeckung von Auftragsspitzen ebenso wie zum saisonalen Einsatz in speziellen Geschäftsfeldern, etwa für Holztransporte nach Waldschäden. Häufig werden universell einsetzbare Fahrzeuge wie der Schubboden gemietet, weil sie viel flexibler als Standardfahrzeuge einsetzbar sind. Der Großteil der Mietkunden sei, so Hartwig, mit Schwarzmüller bereits in Geschäftsbeziehungen. Es gibt aber auch zahlreiche Interessenten, die über die Miete das Produkt auf Herz und Nieren prüfen wollen. "Deshalb statten wir unsere Mietflotte durchwegs mit den neuesten technischen Innovationen aus. So erhalten wir rasch Rückmeldung und sehen, wie sich eine Neuerung bewährt", erläutert Hartwig. Die Mietdauer von Schwarzmüller-Fahrzeugen reicht von wenigen Wochen bis zu mehreren Jahren. 🏽

Die in Schwoich in Tirol beheimatete Firma Telekrane ENGL GmbH hat Ende 2019 einen neuen Grove GMK5150L im Manitowoc-Werk in Wilhelms-

übernommen. Der AT-Kran zeichnet sich durch unübertroffene Tragfähigkeiten Taxi-Kran-Eigenschaften

aus, und der GMK5150L der Telekrane ENGL ist zudem mit Schwerlastspitze und zweiter Winde ausgerüstet.

Wolfgang Engl, Geschäftsführer der Telekrane ENGL, ist für die Übergabe des neuen GMK5150L persönlich in das Wilhelmshavener Manitowoc-Werk gereist. "Wichtig ist für uns als mittelständigem Familienbetrieb die langfristige Werthaltigkeit unserer Investitionen. Die Grove Krane haben sich während unserer harten Winter mit aggressiver Salzstreuung auf den Straßen als sehr rostresistent erwiesen. Die langfristig angelegte Qualitätsoffensive von Manitowoc hat sich für uns als sehr positiv herausgestellt. Unser vor fünf Jahren gekaufter Grove GMK3060 hat uns gezeigt, dass man sich auf Grove Krane verlassen kann und der sehr gut aufgestellte Kundendienst bei Bedarf schnell zur Stelle war und geholfen hat."

Der GMK5150L ist als Taxi-Kran optimal verfahrbar und kann für mehrere Einsätze auch an einem Tag eingeplant werden. Als Besonderheit weist der GMK5150L der Telekrane ENGL Reifen der Größe

Kompakter Taxi-Kran

Optimale Auslastung und höhere Erträge verspricht Grove

16.00R25 auf Aluminiumfelgen auf. Mit den Alufelgen können 10,2t Ballast mit Schwerlastspitze und zweiter Winde sauber innerhalb der 12t Achslast verfahren werden. Dies kann in der 5-Achser-Klasse kein anderer Kran bieten. Mit seinem kompakten Design erleichtert er das

Rangieren auf engen Baustellen und kann dank seines 60 m langen Hauptauslegers auch Arbeiten übernehmen, für die große Hubhöhen benötigt werden.

Martin Engl, Prokurist und technischer Leiter der Firma Telekrane ENGL, lobte während der Kranübergabe insbesondere das kompetente und hilfsbereite Handover-Team in Wilhelmshaven. "Man hat uns quasi jeden Wunsch von den Augen abgelesen. So haben wir uns kurzfristig dazu entschieden, Funkgeräte einbauen zu lassen. Dies haben die Manitowoc-Mitarbeiter sofort umgesetzt. Für unsere Kranfahrer ist ein Besuch bei Manitowoc immer etwas Besonderes, man merkt, dass man hier als Kunde geschätzt wird."

Telekrane ENGL GmbH ist ein Krandienst und Kranverleih in Tirol. Die Firma wurde 1981 gegründet und beschäftigt 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Familienbetrieb mit Schwerpunkt Spezialtiefbau setzt aktuell acht Fahrzeugkrane ein, zu denen drei Grove-AT-Krane zählen.



aufgestockt

Nachfrage nach Mietfahrzeugen.

### Brennstoffzellen-Duo

Daimler und Volvo haben eine Vereinbarung zur Gründung eines Joint Ventures unterzeichnet. Ziel ist die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellen-Systemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern. Daimler wird alle seine derzeitigen Brennstoffzellen-Aktivitäten in dem Joint Venture zusammenführen. Die Volvo Group wird 50% des Joint Ventures für die Summe von etwa 0,6 Mrd. Euro auf einer barmittel- und schuldenfreien Basis erwerben.

Daimler und Volvo werden zu je 50 % am Joint Venture beteiligt sein, das als unabhängige und selbstständige Einheit agieren wird. Die Partner werden in allen anderen Geschäftsfeldern weiterhin Wettbewerber bleiben. Die Bündelung der Kräfte soll die Entwicklungskosten für beide Unternehmen senken und die Markteinführung von Brennstoffzellen-Systemen in Produkten für den schweren Transport und anspruchsvolle Langstreckeneinsätze beschleunigen. Das gemeinsame Ziel beider Unternehmen ist, in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts schwere Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge für den anspruchsvollen und schweren Fernverkehr in Serie anzubieten. Darüber hinaus befasst sich das Joint Venture auch mit anderen Anwendungsfällen. Um das Joint



Venture zu ermöglichen, bündelt Daimler Trucks alle konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in einer neuen Brennstoffzellen-Einheit. Dazu gehört die Zuordnung der Aktivitäten der Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH zur Daimler Truck AG. Das Joint Venture umfasst Standorte in Nabern/Deutschland (derzeit Hauptsitz der Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH) sowie weitere Produktionsstätten in Deutschland und Kanada. Die unterzeichnete vorläufige Vereinbarung ist nicht bindend. Eine endgültige Vereinbarung soll noch vor Jahresende 2020 abgeschlossen werden. Alle Transaktionen unterliegen der Prüfung und Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden.

### Corona-Kapriolen

Während der Corona-Krise kam es im ersten Quartal 2020 zu deutlichen Schwankungen am Transportmarkt.

Die Unsicherheit über den Verlauf der Corona-Krise hat im März zu einem sprunghaften Anstieg von Frachtangeboten auf dem europäischen Transportmarkt geführt. "Viele Unternehmen haben mit Aussicht auf Grenzschließungen und anderen Beschränkungen im Zeichen von Corona Bestellungen vorgezogen", kommentiert Tilman Fecke, Business Analyst bei TIMOCOM, den ungewöhnlich hohen Anstieg von Frachtangeboten, die bis Mitte März auf Europas führender Frachtenbörse eingestellt wurden.

So konnte TIMOCOM im ersten Quartal 2020 bei den Frachtangeboten ein Plus von 16% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbuchen; Transporte aus EU-Ländern in Richtung Italien stiegen um 26 %, nach Polen sogar um 53%. Besonders begehrt waren Kühlfahrzeuge. In der Spitze lag die Nachfrage nach temperaturgeführten Transporten um 50 % über den Werten des Vorjahres, meldet der Betreiber der

Den Wendepunkt der Aufwärtsbewegung markiert ab Mitte März der europaweite Lockdown, der weitgehend zum Stillstand von Produktionsbetrieben und – mit Ausnahme des Lebensmitteleinzelhandels – zu einem Einbruch der Liefermengen geführt hat. "Trotz steigender Transporte im Lebensmittelbereich sind die Frachtmengen von Mitte bis Ende März europaweit um mehr als zwei Drittel zurückgegangen",

berichtet Fecke. "Eine vergleichbare Entwicklung hat es so vor Ostern noch nicht gegeben." Bis zu 750.000 Fracht- und Laderaumangebote werden sonst täglich bei TIMOCOM eingestellt.

Obwohl Transportunternehmen in Zeiten des Lockdown händeringend nach Aufträgen suchen, um ihre Lkw auszulasten, sind die über TIMOCOM am Markt platzierten Frachtkapazitäten im ersten Quartal dieses Jahres gesunken. So ging die Zahl der frei verfügbaren Lkw in Q1 im Vergleich zum Vorjahresquartal europaweit um 3% zurück; in Deutschland sank die Zahl der Fahrzeugangebote sogar um 15 %. Wie passt das zusammen?

"Wir beobachten, dass Transportunternehmen Teile ihrer Fahrzeug flotte mangels Auslastung vorübergehend vom Markt nehmen", kommentiert TIMOCOM Unternehmenssprecher Gunnar Gburek. So komme es durch den Ausnahmezustand, in dem sich die Welt in diesen Wochen befindet, zu Marktverzerrungen. Gburek zeigt sich dennoch zuversichtlich: "Zurzeit zeichnen sich beim Frachtangebot leichte Aufwärtstendenzen ab. Wie sich die Transportwirtschaft im Zeichen der Corona-Pandemie weiterentwickelt, wird sich allerdings erst im zweiten Ouartal zeigen."

Mit dem Transportbarometer analysiert das FreightTech-Unternehmen TIMOCOM die Entwicklung von Transportangebot und -nachfrage der im Smart Logistics-System integrierten Frachtenbörse. Mehr als 130.000 Nutzer generieren auf dieser Weise täglich bis zu 750.000 internationale Laderaum- und Frachtangebote. Das System hilft den über 43.000 TIMOCOM-Kunden dabei, smart, sicher und einfach ihre logistischen Ziele zu erreichen.

### **Vollautomatik** für Leicht-Lkw

Hyundai hat sich für Vollautomatikgetriebe der 1000er-Baureihe mit xFE™-Technologie von Allison Transmission entschieden, um seinen Kunden mehr Fahrkomfort, Leistung und Effizienz zu bieten. Der Mighty-Truck war bislang ausschließlich mit einem manuellen Schaltgetriebe erhältlich. Das wachsende Interesse koreanischer und weltweiter Flotten an der Zweipedal-Bedienung, verbunden mit dem Wunsch nach Bedienungsfreundlichkeit, Kraftstoffeinsparung, Zuverlässigkeit, Servicefreundlichkeit und Produktivität führten zur Wahl des Allison-Vollautomatikgetriebes.

Das Allison 1000 xFE-Getriebe bietet gegenüber manuellen und automatisierten Schaltgetrieben eine schnellere Beschleunigung, höhere Produktivität, weichere Schaltvorgänge, einfachere Bedienung sowie einen erhöhten Fahrkomfort. Es verfügt über einen patentierten Drehmomentwandler, der für ein ausgezeichnetes Anfahrverhalten sorgt und eine überragende Leistung bietet. Es gibt keine mechanische Kupplung, die verschleißen kann. Dies führt gegenüber her-

kömmlichen manuellen und automatisierten Schaltgetrieben zu geringeren Ausfallzeiten und somit zu einer höheren Wirtschaftlichkeit. Außerdem sorgt das Vollautomatikgetriebe dafür, dass die Fahrzeuge in Innenstädten oder auf engen Baustellen leichter zu manöv-

Für die Nutzfahrzeugindustrie ist Kraftstoffwirtschaftlichkeit von hoher Bedeutung. Das 1000 xFE-Getriebe von Allison Transmission ermöglicht durch die Kombination einer einzigartigen Hardware mit der FuelSense® 2.0-Software eine optimale Kraftstoffleistung. Die FuelSense® 2.0-Software mit DynActive™-Shifting liefert eine unbegrenzt variable Kombination von Schaltpunkten. Sie benutzt einen Lern-Algorithmus, um Kraftstoffverbrauch und Leistung in idealer Weise aufeinander abzustimmen und die Schaltpunkte an die jeweiligen Arbeitszyklen des Fahrzeuges anzupassen. Dies gewährleistet, dass das Fahrzeug effizienter arbeitet und zugleich die von einem Allison-Getriebe erwartete Leistung erzielt. Darüber hinaus ist das 1000 xFE-Getriebe zusätzlich mit einem Drehschwingungsdämpfer ausgestattet, um vor allem im unteren Drehzahlbereich den Fahrkomfort noch weiter zu verbessern und Stöße auf den Antriebsstrang zu reduzieren.



Allison Transmission 1000er-Getriebehaureihe



### **Digitale Lagerbewegung**

Die Doll + Leiber GmbH bringt mit intertrans eTrucker und intertrans eWarehouse zwei weitere Web-Module rund um die Transportmanagementsoftware intertrans auf den Markt. Über die beiden Web-Anwendungen können intertrans-Anwender nun noch einfacher mit ihren Auftragspartnern kommunizieren und Statusinformationen zu Auftrag und Lager austauschen. "Die Web-Plattformen schaffen eine digitale Kommunikationsebene zwischen unseren Kunden und ihren Transportdienstleistern. Alle wichtigen Informationen und Dokumente lassen sich in Echtzeit einsehen", sagt Albert Doll, Geschäftsführer von Doll + Leiber. Und weiter: "Damit bieten unsere Anwender ihren eigenen Kunden ein Plus an Service und Flexibilität."

intertrans eTrucker: digitale Einbindung des Dienstleisters Das intertrans-Anwenderunternehmen sendet den Transportauftrag mit allen notwendigen Dokumenten über die Web-Plattform eTrucker an den Transportdienstleister. Der Dienstleister erhält somit alle wichtigen Informationen zum Auftrag. Zugleich kann er eingeben, welche Zugmaschine, welcher Auflieger und welcher Fahrer für den Transport eingeplant sind. Ebenso setzt er einen Status und gibt relevante Rückmeldungen zu dem Auftrag. So bekommt der auftraggebende intertrans-Anwender jederzeit den aktuellen Stand des Auftrags und kann diesen wiederum an seinen Kunden kommunizieren. Alle Dokumente - auch Ablieferbelege und die Gutschrift an den Unternehmer - werden über eTrucker zur Verfügung gestellt.

intertrans eWarehouse: Echtzeitinformationen für Lagerkunden Über die neue Web-Plattform eWarehouse lassen sich Lagerbestände und Lagerbewegungen digital abbilden und von den Lagerkunden der intertrans-Anwender einsehen. Ebenso können Einlagerungs- und Auslagerungsaufträge über eWarehouse initiiert werden. Der Lagerkunde bekommt einen gesicherten Zugang zur Web-Anwendung und hat genau im Blick, welche Güter im Bestand sind und wie häufig sie



Die Web-Anwendung intertrans eTrucker ermöglicht den direkten Informationsaustausch zwischen intertrans-Anwendern und ihren Transportdienstleistern.

umgeschlagen wurden. Auf Basis dieser Echtzeitinformationen kann er den Bestand beispielsweise aufstocken und neue Lagerflächen

Gekoppelt ist eWarehouse an das Modul lager + logistik. Es gibt dem intertrans-Anwender einen Überblick zB über die gelagerten Artikel und Bestände sowie über die Auslastung des Lagers und unterstützt die digitale Inventur. Ausgewählte Informationen macht das Anwender-unternehmen dann seinen Lagerkunden über eWarehouse

Mit den neuen Lösungen eTrucker und eWarehouse ergänzt Doll + Leiber bestehende Applikationen wie intertrans driver-app und intertrans eBooking für das mobile Auftragshandling. Damit schafft der IT-Dienstleister aus Mering ein umfassendes Angebot an Web-Anwendungen, die die Servicequalität für Transportunternehmen und Speditionen erhöhen und den mobilen Informationsaustausch rund um die Auftragsabwicklung unterstützen.



Club-Szene

Vor 65 Jahren stellte Setra den ersten Kompaktbus vor. Im S 6 konnten 25 Fahrgäste Platz nehmen. Heute geht der S 511 HD für hochwertige Clubreisen an den Start. Dazwischen liegt prächtige Erinnerung.

Die Entwicklung des S 6 füllte eine Lücke im noch jungen Ulmer Omnibusprogramm, da sich viele Busunternehmen einen Reisebus mit maximal 7m Länge wünschten. Der 6.700 mm lange und 2.250 mm breite Bus mit großzügiger Panoramaverglasung war mit Einzelradaufhängung vorne und Schwingachsen hinten ausgestattet, das Triebwerk vereinigte in Blockbauweise Motor, Getriebe und Differential. Es wurden vom S 6 von 1955 bis 1964 insgesamt 1.172 Einheiten abgesetzt.

Im März 1968 ging der wendige S 80 der Baureihe 100 in Serie, der die Erfolgsgeschichte der "kleinen" Setra Clubbusse fortschrieb. Der 34-Sitzer war 2.300 mm breit und hatte eine Gesamtlänge von 7.690 mm. Vom S 80 wurden von 1968 bis 1977 insgesamt 1.246 Einheiten verkauft.

Die kürzeste Version der Baureihe 200 war der S 208 H, Einbau variabler Küchenmodule oder einer exklusiven der im Mai 1979 präsentiert wurde. Auf den Einbau einer Hecktüre verzichtete man zugunsten des Mitteleinstiegs. Wie alle anderen Reisebusse verfügte er jedoch über Kom- Heckeinstieg. ■

forteinrichtungen wie Schlafsessel-Bestuhlung, eine großzügige Doppelverglasung sowie die neuartige Querstrom- Oben: belüftung. In die Ahnengalerie der Setra Clubbusse gehört auch der S 210 HD. Der 9.340 mm lange Bus war nach der Einstellung des S 208 H im Jahr 1983 der erste Hochdecker unter den Kompaktbussen sowie das erste Modell, das mit einem konventionellen Heckantrieb ausgerüstet war. Mit dem S 309 HD kam die Marke Setra im Jahr 1994 dem Kundenwunsch nach, auch in der Baureihe 300 einen Reisebus zu platzieren, der die 9 m-Marke nicht überschritt. Mit dem 8.870 mm langen Bus, der mit 33 Sitzplätzen ausgestattet war, beschritt man mit einer Mischbauweise aus Stahlgrundrahmen und Aluminiumaufbau neue Wege. Auch die kürzeste Variante der Setra TopClass 400, der 10.160 mm lange S 411 HD, war bei den Busunternehmen in ganz Europa im Segment der exklusiven Clubreisen eine feste Größe. Mit dem geringen Wendekreis von 17.360 mm waren dem Zweiachser so gut wie keine Kurven zu eng.

S 511 HD - kleiner Bus für große Fahrten Auf einen exklusiv ausgestatteten Clubbus müssen Busunternehmen auch bei der aktuellen ComfortClass 500 nicht verzichten. Ob als luxuriöser VIP-Shuttle oder für Clubreisen – speziell kleinere Reisegruppen gehen mit dem 10.465 mm kurzen S 511 HD gerne auf große Fahrt. Dank seines Radstands von 5.005 mm beläuft sich der Wendekreis des 2014 präsentierten S 511 HD auf gerade einmal 17.468 mm. Dank seiner kompakten Ausmaße ist der variabel ausstattbare Hochdecker geradezu prädestiniert für den Clubecke im Fond - optimal für Vereinsausflüge oder Geschäftsbesprechungen. Den S 511 HD gibt es auch mit

Setra feiert Jubiläum: 65 Jahre kompakte Reisebusse – S 6 und S 511 HD.

Gegenüberliegende Seite, links:

Ein Setra S 208 H aus dem Baujahr 1979 des Omnihusunternehmens

### Rechts:

Im Jahr 1955 wurde der erste Setra S 6 in Genf präsentiert.

#### Unten:

Der Setra S 6 aus dem Jahr 1955 – Panoramaverglasung für 25 Fahrgäste



**40** Bus Blickpunkt LKW & BUS 4/2020

#### 4

### "Wir sind auch noch da!"

### Liebe Regierung, liebes Volk, liebe Mitmenschen, Nachbarn und Freunde!

Ich muss mir jetzt Luft machen. Gestern lief mein Geduldsfass über, als sich Wirte beschwerten, die letzten zu sein, die wieder nach Corona aufsperren dürfen!

Die allerletzten sind wir! Wir Reisebusunternehmer! Darf ich uns mal in den Mittelpunkt stellen? Wir sind immer eine vergessene Branche. In der ganzen Berichterstattung habe ich nicht einmal ein Wort über uns gehört. Im Gegensatz zu Deutschland – da geht es richtig ab. Aber das ist typisch für uns: Wir sind immer im Stillen da. Schon in Normalzeiten gibt es uns einfach, aber viele nehmen uns gar nicht

wahr. Wir fallen erst dann auf, wenn unsere großen Gefährte mal im Weg stehen oder auf der Autobahn zu langsam überholen! Dann heißt es: ein Bus.

Aber wir sind so viel mehr: Wir sind Dienstleister im Tourismus, im Schulwesen, im Veranstaltungswesen, für Privatfeiern wie Geburtstage, Hochzeiten, Begräbnisse. Sichere Transfers bei Kongressen und die Bäderbusse zu den schönsten Tagen im Jahr. Wir sind für Senioren der Einbruch in den normalen Alltag, das Aufblühen für diese Generation.

Die Buslenker sind Kontaktpersonen - insbesondere für ältere Menschen. Zu meiner Zeit am Lenkrad war ich oft wichtiger als die Kinder und Enkelkinder. Einfach nur deshalb, weil ich einmal im Monat mit den Senioren auf Ausflug war. Ich war Psychiater, Ansprechperson, Pausenclown. Und so sind es viele Kollegen. Wir sind Hoffnungsgeber, für ein paar Stunden, einen Tag oder eine Wochenreise.

Mir ist jedes Unternehmen wichtig. Ich sehe niemanden als Konkurrenz und ich weiß, wir alle sitzen derzeit im gleichen Boot und kämpfen mit unseren Ängsten, Sorgen, Problemen gegen Corona. Und mit unsere Psyche, denn die leidet momentan am meisten.

**Renate Stigler** 

CÄSAR Bus- und Personenbeförderungs GmbH

Rosensteingasse 67, 1170 Wien

Tel. (0664) 925 91 14

www.caesar-bus.at

Aber liebe andere Unternehmen, überlegt mal ehrlich, welche Chancen ihr habt. Wir können kein Home Office betreiben – die Busse passen nicht in unsere Wohnungen. Wir können derzeit die Kataloge für 2020 einstampfen oder verbrennen und nicht mal neue planen, da wir keine Ahnung haben, in welche Richtung Corona unsere Welt lenkt. Wer wird überleben? Welche Länder werden in Zukunft auf den Reisewunschlisten stehen? Wir können kein Essenslieferservice

oder Selbstabholung anbieten. Wir können keine selbstgeschneiderten Masken verkaufen. Wir haben keinen Onlineshop für derzeit wichtige Alltagsdinge. Mir ist schon klar, dass es andere Branchen gibt, die derzeit, so wie wir, nichts tun können. Aber von diesen Branchen wird wenigstens gesprochen. Diese Branchen werden schmerzlich vermisst. Ich glaube kaum, dass jemand in den letzten Tagen öffentlich einmal seinen Schulbus vermisst hat.

Wenn in Österreich alles gut geht, dann werden die Schulen im Mai öffnen. Nur, dann fährt keiner mehr auf Ausflug. Gerade in den stärksten Monaten Mai und Juni bleiben, bis auf die Schulbusse, unsere Gefährte in der Garage stehen. Unsere Lenker sind arbeitslos. Bis Ende August sind alle Veranstaltungen gestrichen, somit gehen viele Kunden auch für Busreisen verloren. Unsere Auftragsbücher sind mittlerweile bis Mitte September leer. Die zwei größten Ver-

anstaltungen rund um Wien am Neusiedlersee wurden gestrichen, wir bleiben in der Garage.

Wir als CÄSAR arbeiten

mit Betrieben und führen Betriebsausflüge durch. Die Frühjahrstermine sind bereits alle storniert und überall habe ich gehört, heuer nicht mehr. Klar, die Unternehmen haben nach Öffnung und Corona-Ende andere Sorgen, als den Mitarbeitern einen schönen Tag zu finanzieren und gönnen. Der Kongresstourismus ist tot, die Veranstaltungen sind alle gestrichen. Die Grenzen sind teilweise zu. Kollegen, die auf den asiatischen Raum spezialisiert sind, stehen bereits seit Ausbruch in China. Oh, ich sehe jetzt einige flüstern: Echt? Schon so lange? Und die Kollegen werden weiter stehen mit ihren Gefährten, wo einer bis zu einer halben Million Euro in der Anschaffung kostet. Gruppenreisen werden lange zuvor geplant, nicht spontan

Juhu, ab 1. Mai 2020 soll es langsam bergauf

gehen mit Österreichs Wirtschaft. Ich wünsche es wirklich jedem von Herzen. Und ich weiß auch, dass kaum eine Branche den Frühjahrsverlust heuer noch einfahren wird können. Aber bei uns Busunternehmen werden ab der Öffnung keine Leute wie bei den Wirten, den Baumärkten, den Friseuren etc. Schlange stehen. Reisen ist Vertrauenssache. Und dieses Vertrauen ist weg. Niemand steht in der Früh auf, schaut in die Sonne, ruft mindestens 20 Freunde an und fährt zum Busunternehmen, weil er auf Ausflug will. Aber er wird seinen Partner wecken und auf Ausflug fahren. Zwei Personen, die etwas erleben, die dann beim Wirten einkehren. Und das multipliziert sich. Reisen, vor allem Gruppenreisen, müssen geplant werden.

Meist bis zu einem Jahr. Sehr selten kurzfristiger als ein Monat. Wir als CÄSAR GmbH arbeiten mit österreichischen Senioren. Werden unsere Senioren nach Corona noch leben? Und wenn ja, wie wird es ihnen gesundheitlich gehen? Jeden Tag, den sie zu Hause sitzen und das Gefühl haben, eingesperrt zu sein, zerrt an den Muskeln, der Psyche, der Gesundheit. Werden sie nach Corona jemals wieder verreisen? Wollen und können?

Seniorenreisen sind mehr als reine Kaffeefahrten, es sind Ausflüge aus dem Alltag. Ein gemeinsames Erleben, sich mit Freunden treffen, Neues erleben und davon wieder zehren. Aber wann sind unsere Senioren wieder bereit? Wann werden die Schulen sich wieder in Bewegung setzen? Wird es in Zukunft noch Kongresstourismus geben – oder gewöhnen sich jetzt alle an Videokonferenzen? Wann beginnen Touristen in Gruppen wieder zu verreisen?

Sind sich eigentlich alle, die immer auf die Busse bei Ausflugszielen losgehen, bewusst, dass wir nicht nur für uns arbeiten? An Busreisen verdienen Hotels, Gastronomie, Ausflugsziele, Reiseleiter und Stadtführer, Souvenirläden, Koffergeschäfte, Tankstellen, Versicherungen, Friseure (viele Senioren machen sich für Reisen extra schön, weil ein Ausflug etwas Aufregendes ist), Veranstaltungen, Eventmanager, Reedereien, Ab-Hof-Verkäufer, Toilettenanlagenbesitzer, Werkstätten, Putzmittelproduzenten, Glasreparaturfirmen, Parkplatzbetreiber, Gemeinden und Länder mit Mauten, Einfahrtsgebühren,

Vielleicht finden sich jetzt einige, die für einen kurzen Moment feststellen: Aja, Busunternehmen sind wirklich die letzten, die nach Corona wieder losfahren.

Danke fürs Lesen. Mir ist bewusst, dass ich bei vielen einen Shitstorm losbrechen werde. Aber dann redet ihr wenigstens über uns.

Um nicht selbst durchzudrehen und mit meinen Kunden in Kontakt zu bleiben, betreibe ich seit Beginn der Ausgehbeschränkungen in Österreich das sog. Krisenkochbuch. Mit kurzen, lustigen Geschichten versuche ich den Menschen ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern, mit raschen, einfachen, günstigen Rezepten kleine Tipps für das Selbstkochen zu geben. So lange, bis unsere Gastronomie in Österreich wieder vollständig für das Wohl unserer Kunden sorgen kann. Vielleicht hilft es einigen, diese Zeit mit uns gemeinsam zu überbrücken, damit wir uns danach alle gesund wiedersehen!

### Sääf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen



- ✓ Aufbau und Erneuerung der Busflotte
- √ Sie wählen das für Sie passende Fahrzeug samt Konfiguration
- √ Keine Belastung
  Ihrer Banklinie
- ✓ Miete oder Kaufmiete möglich

Ihr Partner für den Bus

T: 01 53 32 089 M: 0676 51 07 577 E: office@saaf.at W: www.saaf.at

### **Minibusse am Strom**

Die im burgenländischen Hornstein ansässige K-Bus GmbH

hat im Mai 2020 sechs Elektrobusse ausgeliefert. Einer ging als dritter Elektrostadtbus an die MVG Kapfenberg für den Einsatz im steirischen Trofaiach. Drei Elektrobusse E Solar City II wurden an die Verkehrsbetriebe Blaguss übergeben. Sie werden in Mattersburg rollen. Einen E Solar City III für 34 Fahrgäste erhielt das Busunternehmen Dr. Richard/Kowatsch für den Einsatz in Villach. Den sechsten Elektrobus hat RVK Köln geordert. Er wird dort als Museumsfahrzeug eingesetzt. Beeindruckend ist, dass dieser Bus eine Nutzlast von 1.700 kg bei 4.250 kg Gesamtgewicht aufweist. Aufgrund der hohen Nutzlast ist dieses Fahrzeug einzigartig in dieser Fahrzeugklasse und fahrbar mit Pkw-Führerschein. Besonderheiten der Busse sind Leichtbaukonzept und Solar Range Extender zur Versorgung der Nebenverbraucherbatterie. Dies ermöglicht die Glättung der Reichweite im Sommer- und Winterbetrieb, da Heizung und Klimaanlage größtenteils mittels Sonnenenergie betrieben werden. Hierfür befinden sich bis zu sechs Solarpaneele am Fahrzeugdach und am Fahrzeugheck. Für den reibungslosen Einsatz setzt K-Bus auf die bewährte Technik von Renault-Nissan. K-Bus vertreibt Busse in Österreich, Deutschland, Slowenien, Schweden, Kroatien und Zypern.



# Das Lieferwagen-Quartett

Fahrbericht: Toyota Proace City. Schritt für Schritt wächst Toyota bei Transportern zum Vollsortimenter. Der Proace City ist neu, und doch ein guter Bekannter – er komplettiert das Lieferwagen-Quartett.

Zum Startschuss der kompakte Proace in der – Verzeihung – Klasse des VW Transporter, jetzt der kompakte Proace City, beharrlich baut Toyota das Angebot an leichten Nutzfahrzeugen aus. Auch der neue Proace City ist leicht einzuordnen, denn Toyota fährt im Verbund mit Citroën Berlingo, Opel Combo und Peugeot Partner. Ergebnis ist ein einzigartiges Lieferwagen-Quartett. Das macht den neuen Toyota Proace City nicht langweiliger, im Gegenteil: Als Spätzünder des Quartetts startet er ausgereift in das wachsende Segment. Auch hat sich Toyota Zugaben einfallen lassen, etwa eine höchst anständige Ausstattung beim Einstiegsmodell zu einem moderaten Listenpreis von rund 16.000 Euro (netto ohne NoVA).

Doch vor den Konditionen steht die Fähigkeit als Problemlöser im Mittelpunkt. Hier legt der Proace City einiges in die Waagschale. So tritt er in zwei Radständen und mit 4,4 m sowie 4,75 m Länge recht kompakt an. Mit 1,90 m Breite ist die Karosserie ein wenig pummelig, da kann's in Gassen auch mal eng werden. Der Vorteil: Wenn der Staplerfahrer die Europalette mit Augenmaß quer durch das 1,24 m breite Heckportal gezirkelt hat, dann passt sie auch zwischen den Radkästen hindurch, sie stehen 1,23 m auseinander. Toyota trumpft dazu mit dem Argument auf, dass deshalb schon in die Kurzausgabe zwei Paletten hintereinander passen. Was mathematisch richtig ist, bleibt in der Realität eher eine Ausnahme und funktioniert nur bei maximal halbhoher Beladung. Zumal die seitliche Schiebetür lieferwagentypisch eher knapp bemessen ist und in der Langausgabe nicht mitwächst. Da war jemand zu knausrig. Ebenso bei der etwas fummeligen Hecktürerweiterung von 90° auf 180°, eine Übernahme von den Vorgängermodellen der Kooperationspartner.

Weiter vorn ist Toyota dagegen spendabel. Bereits in der Grundausstattung bringt der Proace City eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und ein Radio mit. Das heißt: einsteigen und losfahren, bis zu 650 kg Fracht einladen. Prompt rechnet Toyota mit einem stattlichen Anteil von 85% am Verkauf. Darf's noch ein wenig mehr sein? Der umfangreich ausgestattete Proace City "Comfort" kann, entsprechende Motorisierung vorausgesetzt, bis zu einer Tonne tragen und erhält eine nochmals üppigere Mitgift.

Besonders spannend ist die Kombination aus dem Beifahrer-Doppelsitz mit der Lademöglichkeit namens "Smart Cargo": Der rechte Teil des Beifahrerplatzes wird mit nur einem Handgriff eingeebnet, dann etwas umständlich ein Ausschnitt der Trennwand geöffnet, fertig ist eine große Durchreiche. Mit ihr wächst die Ladelänge beim kurzen Toyota von 1,82 m auf 3,09 m und in der langen Variante von 2,17 m auf 3,44 m. Damit steigt gleichzeitig das Ladevolumen von 3,3 m³ auf 3,8 m³ sowie von 3,9 m³ auf 4,3 m³. Der verbleibende Mittelsitz in der ersten Reihe taugt allerdings höchstens für einen zart gebauten Azubi mit Storchenbeinen, geschenkt. Wer noch mehr Variationsmöglichkeiten wünscht, greift zum langen Kastenwagen als Doppelkabine mit Gittertrennwand: Er wartet mit geradezu faszinierenden Falt- und Klappmöglichkeiten auf und entpuppt sich als Alleskönner beim Transport von Menschen und Material. →



#### Oben:

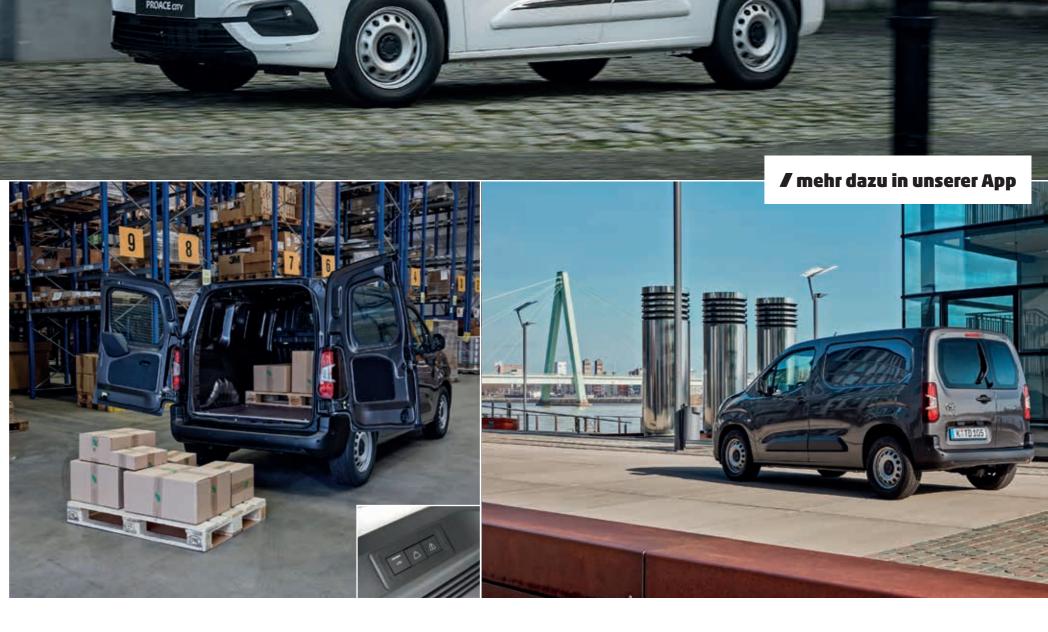
Je nach Betrachtung der erste von vielen neuen Lieferwagen dieses Jahres oder der Nachzügler aus der Kooperation mit der PSA-Gruppe.

#### Rechts:

Wenn der Staplerfahrer Augenmaß beweist, zirkelt er eine Europalette quer zwischen den Radkästen hindurch, an Bord ist sogar Platz für zwei Paletten.

Eine Anzeige im Frachtabteil sowie im Cockpit warnt rechtzeitig vor Überladung des Toyota.

Der Proace City macht aus jedem Blickwinkel eine gute Figur.



44 Van Blickpunkt LKW & BUS 4/2020







### Bilder oben:

Die lange Ausführung des Proace City mit großem Radstand streckt sich auf 4,75 m.

Geräumiger Fahrerplatz mit einer Vielzahl von Ablagen, aber rundum etwas düster geraten.

Mit nur einem Griff macht sich der Beifahrersitz klein und der Laderaum wächst deutlich. In der Mitte bleibt ein Notsitz.

Reichlich Platz bleibt jeweils vorne links für den Steuermann. Weiter Verstellbereich des Sitzes, viel Ellenbogenfreiheit, gut so. Drumherum schluckt eine Fülle von Ablagen selbst einen üppigen automobilen Haushalt. Das Lenkrad ist zweifach verstellbar, die Instrumente dahinter sind klar ablesbar und die Feststellbremse arbeitet je nach Modell elektronisch, das spart Platz. Ergebnis ist ein praktisches Arbeitsumfeld, das die etwas düstere Atmosphäre und die groben Kunststoffe fast vergessen lässt. Unterwegs weniger angenehm: Die Außenspiegel taugen wenig, denn ihnen fehlen Weitwinkelgläser. Vor allem der Spurwechsel nach rechts gerät fast zum Glücksspiel. Und da die A-Säulen nach unten breit auslaufen und eine Blende die Seitenfenster verkleinert, fühlt sich der Fahrer ein wenig eingemauert. Toyota hilft mit Assistenzsystemen, etwa einer Kamera rechts oder Rückfahrkameras mit weitem Blickwinkel und Umschaltung

Überhaupt unterstützen auf Wunsch Helfer den Fahrer gleich in Mannschaftsstärke. Da wären neben den gewohnten Abstandssensoren vorn und hinten auch seitliche Warner vor feindlichen Pfosten und Pollern sowie ein Totwinkelwarner, eine rückwärtige Kamera mit Bild während der Vorwärtsfahrt. Ein Notbremsassistent fehlt allerdings in der Auflistung. Besonders pfiffig ist der Load Indicator: Er gibt Alarm, sofern Überladung droht. Falls in der Folge überschüssige Fracht in den Anhänger wandert: Toyota nennt bis zu 1,5 t gebremste Anhängelast. Doch hier empfiehlt sich ein Blick in die Fahrzeugpapiere, denn die meisten Varianten dürfen nur rund 1t ziehen. Erst die stärkste Dieselausführung schleppt das Maximalgewicht.

Die Motorenauswahl ist reichlich bemessen. Da wäre ein kleiner Dreizylinder-Benziner mit 1,2 l Hubraum und 81 kW (110 PS). Alternative ist ein kompakter Diesel mit 1,5 l und 55 kW (75 PS), 75 kW (102 PS) und ebenfalls 96 kW (130 PS). Fünf Gänge müssen bei den beiden schwächeren Dieselmotoren genügen. Der Benziner verfügt über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, ebenso der stärkste Diesel. Und eine E-Variante? Die folgt im kommenden Jahr.

Für einen ersten Probegalopp standen die beiden kräftigeren Diesel zur Verfügung. Beide arbeiten recht laufruhig und komfortabel. Die Maschine mit 75kW (102PS) gilt als Favorit im Programm. Sie überzeugt durch Elastizität, allerdings fehlte dem taufrischen Aggregat das Temperament. Deutlich vehementer geht das Top-Aggregat mit 96 kW (130 PS) zur Sache. Indes will die Maschine dafür stets bei Laune, sprich auf Touren gehalten werden. Bei Niedrig-Drehzahlen plumpst sie in ein Turboloch, aus dem sie nur mühsam emporklettert. Vor allem die Schaltung des Sechsganggetriebes entpuppte sich als knorpelig, das kennt man bereits von den Kollegen der anderen

Deutliche Unterschiede machen sich beim Fahrwerk der beiden Größen bemerkbar. Der lange Toyota fährt sich selbst leer verblüffend komfortabel, er filtert Unebenheiten souverän, verhält sich ganz untypisch sanft für diese Liga. Nachteil ist eine gewisse Sperrigkeit aufgrund des großen Radstands. Viel handlicher wirkt die kompakte Ausführung, allerdings gibt sie Unebenheiten deutlicher an die Insassen weiter -verzichtet dabei jedoch auf übertriebene Härte.

Und so entpuppt sich der Toyota als ausgesprochen praktischer und zeitgemäßer Mitarbeiter. Ja, es gibt ihn nahezu identisch auch anderswo. Aber wenn der Händler passt und auch das Angebot, dann darf's gern ein Toyota sein. Fehlt nur noch ein Riesen-Proace, ein Großtransporter rund um 3,5 t, sinnvollerweise ebenfalls im Rahmen der Partnerschaft der PSA-Gruppe. Angesichts der beharrlichen Vergrößerung des Programms darf man gespannt sein. # Randolf Unruh

> Der nächste Blickpunkt TRANSPORTER erscheint am 25. Juni 2020.

# VW produziert wieder

Lichtblick: Seit Ende April laufen bei Volkswagen wieder die Bänder.

Die Werke von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover und an den polnischen Standorten in Poznań (Posen) und Września (Wreschen) nahmen am 27. April nach gut fünfwöchiger Produktionsruhe mit reduzierten Kapazitäten schrittweise die Produktion wieder auf. Der Anlauf erfolgte entsprechend der derzeitigen Verfügbarkeit von Teilen, der staatlichen Auflagen in Deutschland und Europa, der Entwicklung in den Vertriebsmärkten und den sich daraus ergebenden Fahrweisen in der Produktion. Die Einhaltung der hohen Gesundheitsschutz-Maßnahmen für das Personal stehen davon unabhängig immer an erster Stelle.

Josef Baumert, Vorstand für Produktion und Logistik bei VWN: "Wir freuen uns sehr, dass wir in Kürze unsere Produktion schrittweise und gestaffelt wieder anfahren können. Dabei hat der Schutz der



Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter absolute Priorität. Dafür haben wir ein umfangreiches Maßnahmenpaket entwickelt und arbeiten bereits in kleinen Teams intensiv an der Vorbereitung der Werke, um beispielsweise Abstände einhalten zu können, höhere Hygienestandards umzusetzen oder Schutzausrüstung wo notwendig zur Verfügung zu stellen. Dabei beobachten wir die Lage weiterhin sehr aktiv. Der Austausch und das Vorgehen innerhalb des Konzerns wie etwa auch die Empfehlungen des Robert-Koch-Instituts sind dabei weiterhin maßgeblich für unser Handeln."

"Es ist ein gutes Signal für die Wirtschaft und die Menschen, wenn wir Perspektiven aus dem Shutdown aufzeigen können. Auch für uns als Betriebsrat steht die Gesundheit unserer Kolleginnen und Kollegen im Mittelpunkt. Deshalb werden wir die gesamte Entwicklung im Zusammengang mit COVID-19 engmaschig beobachten. Mit der Betriebsvereinbarung des Gesamtbetriebsrats haben wir einen guten Rahmen für das Hochfahren der Produktion in Hannover geschaffen, wirtschaftliche Interessen und den Schutz der Beschäftigten zu vereinbaren", sagt Bertina Murkovic, Vorsitzende des Betriebsrats von

In den zurückliegenden Wochen wurde ein 100-Punkte-Plan innerhalb des Volkswagen-Konzerns erarbeitet, der den Wiederanlauf unter Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes ermöglicht. Alle Maßnahmen gelten auch für Fremdfirmen und Lieferanten, die auf den Werksgeländen tätig sind. "Wir haben gemeinsam unsere Teams bis heute sicher durch die Corona-Krise geführt. Die Produktionsruhe verbunden mit vielen Tätigkeiten aus dem Home Office war die einzig richtige Entscheidung. Die Umsetzung dieses einmaligen Unterfangens hat sehr gut funktioniert", erklärt Thomas Edig, Personalvorstand von VWN.

Im Rahmen des Wiederanlaufs weitete das Unternehmen die Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge auf Basis der Empfehlungen der Gesundheitsbehörden noch einmal massiv aus. Abläufe in der Produktion werden optimiert, zudem gelten in allen Bereichen konsequente Mindestabstände und erhöhte Hygienestandards. Der Maßnahmenkatalog umfasst u. a. anderem konkrete Abstands- und Hygieneregeln, Pflicht zu Mund- und Nasenschutz in Bereichen, wo Abstände von 1,5 m nicht möglich sind, kürzere Reinigungsintervalle, Entkoppelungen von Schichten, um Kontakte zu vermeiden, sowie die Aufforderung zur eigenverantwortlichen Temperaturmessung vor der täglichen Arbeitsaufnahme.



### **STÄNDIG 500 GEBRAUCHTE FAHRZEUGE AUF LAGER.**

### Mercedes-Benz X 250 4MATIC EZ 08/2018, 9.700 km, diamantsilber

metallic, Dachreling, Parktronic, Klima, Tempomat, Anhängekupplung uvm. GFZ-Nr.: 060112080314

€ 27.990.- exkl. MwSt. € 33.588,- inkl. MwSt.



# EZ 10/2017, 9.400 km, tiefschwarz,

Anhängekupplung, Klima, Radio, Doppelkabine uvm. GFZ-Nr.: 060111851353

€ 21.990.- exkl. MwSt. € 26.388,- inkl. MwSt.

GFZ-Nr.: 060111981485



€ 29.990.- exkl. MwSt. € 35.988,- inkl. MwSt.

Irrtümer, Satz- und Druckfehler sowie Preisänderungen vorbehalte



www.pappas.at/gebrauchtwagen

INFO-HOTLINE: 0800 727 727

## **Super statt Diesel**

Test: Ford Transit Custom Hybrid PHEV. Wenn der Strom an Bord zur Neige geht, produziert er ihn einfach selbst: Der Plug-in-Hybrid von Ford ist unter Transportern einzigartig.

Beginnen wir dieses Mal hinten, arbeiten uns allmählich nach vorn. So ein Transit Custom ist schließlich ein verträglicher und ausgesprochen pfiffiger Mitarbeiter. Leichtgängige Schiebetür, eine ebenso einfache wie saubere Erweiterung der Hecktüren von 90° auf 180°, drinnen acht stabile Zurrösen, auf Wunsch eine geschickte Verlängerung des Laderaums unter den Doppelsitz und alles wahlweise ausgeleuchtet von vier LED-Deckenflutern.

Weiter vorn nimmt der Fahrer auf einem bequemen Sitz Platz. Stimmt, er bietet wenig Seitenhalt und der Bezug ist schmutzempfindlich. Aber zahlreiche durchdachte Ablagen einschließlich Truhe unter dem Beifahrer-Doppelsitz nehmen jede Menge Kleinkram auf. Das Ambiente ist sachlich, die Materialien sind gut verarbeitet, die Instrumente prima ablesbar, die Außenspiegel vorbildlich. Das Fahrwerk benimmt sich leer etwas stramm und poltrig, beladen eher sanft und wippend, es kann sich dann beim schnellen Spurwechsel aufschaukeln – eine starre blattgefederte Hinterachse ist kein Leckerbissen. Aber für einen Transporter dieser Klasse kein Ausschlusskriterium. Und nun steht dieser prima Transporter an der Zapfsäule und schlürft in großen Schlucken durstig Super.

Super? Wann stand zuletzt ein Transporter an der Super-Säule? Doch hier läuft nichts fürchterlich schief: Es ist ein Transit Custom mit Doppelherz, ein Plug-in, bei neuen teuren Pkw inzwischen durchaus gängig, unter Transportern einzigartig. Batterie plus E-Antrieb, laden per Kabel an der Steckdose, dazu ein Benziner als Stromerzeuger und Reichweitenverlängerer, mehr geht technisch

Start zur Verbrauchsfahrt, vor dem Tanken hatte der Motor den Akku des Transit Custom Hybrid auf rund 75% Kapazität gebracht. Mehr Ladung gibt es nur an der Steckdose. Vier Fahrmodi stehen zur Wahl: "rein elektrisches Fahren", bis der leere Akku uns scheidet - "Motor lädt Batterie auf", dann rackert der Benziner unentwegt als Stromerzeuger - "EV später", der volle Ladezustand nach Auftanken an der Steckdose wird gehalten, ebenfalls Vorfahrt für den Benziner. Schließlich "Normalbetrieb", das bedeutet Priorität auf E-Betrieb, bedarfsweise schaltet sich der Benziner zu.

Kompliziert? Ach was, einfach auf der etwas versteckten Wahltaste den Normalbetrieb wählen, soll der Ford die Angelegenheit entscheiden. Er fährt elektrisch, so ist's recht. Schnurrt leise davon, bei niedrigem Tempo akustisch von einem Sphärenklang begleitet, Fußgänger und Radfahrer danken es dem Schleicher. Leicht hat er's heute nicht, die Fuhre ist wie immer aufs zulässige Gesamtgewicht beladen, stattliche 3,4 t. Bei der Wiegekontrolle tags zuvor registrierte die Anzeige 2.260 kg, kein Pappenstiel. Aber der Ford ist gut ausgestattet, er bringt eine Doppelsitzbank mit, die Klimaanlage, auch ein Reserverad. Und eben zwei Antriebe. Er fährt durchweg elektrisch, mit 93 kW Leistung und 355 Nm Drehmoment ist er gut bei Kräften. Der Akku fällt mit 13,6 kWh kompakt aus, der Dreizylinder-Benziner erzeugt als Reichweitenverlängerer Strom. Klingt ein wenig nach dem Münchhausen-Prinzip, die legendäre Märchengestalt zog sich am eigenen Schopf aus dem Sumpf.

Jetzt gibt es zunächst märchenhaft Ruhe, der Transporter gleitet elektrisch erst über eine kurze Überlandstrecke, dann hinunter in die Großstadt. Dabei holt sich der Ford einen guten Teil der zuvor genutzten Energie zurück, das streckt die Reichweite. Die Art und Bilder von oben links nach unten rechts:

Luxusbody? Weniger der Body als die Organe darin, denn die aufwendige Hybridtechnik kostet einen saftigen Aufpreis.

Durchdacht ausgestatteter Laderaum von den Türen über die Zurrösen und die Verlängerung in den Beifahrer-Sitzkasten bis zum LED-Flutlicht.

Kurzstrecken sind das Metier des Transit Custom Hybrid, auch Baustellen innerorts, bei denen auf Umweltschonung geachtet wird.

Lang ist's her: Wer erinnert sich noch daran, einen Transporter mit Super zu betanken?

Strom tanken: Der Ford sollte möglichst oft an die Steckdose, pulsierender Ring für den Ladezustand.

Unter der Motorhaube steckt ein Ecoboost-Benziner mit drei Zylindern und 1 l Hubraum als Generator.

Weise der Rekuperation bestimmt der Fahrer: Steht der Wählhebel in Stufe "D", verhält sich der Ford ähnlich einem Verbrenner mit Motorbremse, bergab oder vor roten Ampeln muss der Fahrer elektrisch beibremsen. Stufe "L" entspricht mit großer Bremswirkung

sache, versierte Fahrer sparen auch in D Strom. Jetzt in der Stadt ist der Hybrid in seinem Element. Der Stromer schnurrt unauffällig dahin, im steten Wechsel verbraucht er Energie und rekuperiert, schont die Nerven des Fahrers, von anderen Verkehrsteilnehmern und von Anwohnern. An Kraft fehlt es nicht, selbst beladen gehört der Ford im E-Modus an der Ampel zu den Schnelleren. Trotz des Ballasts kann ihn der Fahrer in der Ebene problemlos im blauen Bereich des Powermeters halten. Die Anzeige signalisiert Leistungsabforderung und Rekuperation, ist bis 50% E-Leistung blau gekennzeichnet. Pünktlich zum Ortsausgang ist nach mehr als 30 km Schleichfahrt Schluss mit Strom. Das Gefälle vom Beginn entpuppt sich nun als anstrengende Steigung. Der Benziner springt an, schafft Strom heran, klingt zunächst dezent, bei hoher Leistungsanforderung angestrengt wie ein wildgewordener Kühlschrank. Am Ende der Tour ist der Akku zu 2 % gefüllt, die letzten Kilometer haben den Benzinverbrauch auf exakt 2,0 l/100 km getrieben. Jetzt gemütlich laden an Steckdose oder Wallbox -Schnellladen ist angesichts des überschaubaren Stromvorrats nicht vorgesehen - und die Sache wäre perfekt. Strom statt Sprit, danach wieder emissionsfrei unterwegs.

Von wegen, jetzt steht eine Landpartie an. Mit flüssiger Streckenführung, aber auch saftigen Steigungen. Die gemeinste davon baut sich gleich zu Beginn mit 15% wie eine Wand auf. Sie bringt den stromleeren Ford an seine Grenzen, der Benziner kann nicht so viel heranschaffen, wie der E-Motor benötigt. Also keucht der schwerbepackte Transporter unter heftigem Kühlschrankbrummen etwas  $\rightarrow$ 



48 Van Blickpunkt LKW & BUS 4/2020 Werkstatt 49

erschöpft den Berg hinauf. Prompt erscheint vor dem geistigen Auge als Fata Morgana ein bulliger Zweiliter-Turbodiesel aus dem Ford-Regal.

Aber nicht lange, denn im folgenden Gefälle pumpt sich die E-Technik wieder prall auf wie ein Maikäfer im Frühling, die nächsten E-Kilometer sind gesichert, bis wieder der Benziner einschreiten muss. Daraus ergibt sich speziell in hügeliger Landschaft ein reizvolles Wechselspiel: Beim Hineinbremsen in Ortschaften holt sich der E-Antrieb Energie, stromert abgasfrei und leise durch die Gemeinde, um nach dem Ortsende wieder per Verbrennungsmotor Saft zu erzeugen. Den aktuellen Stand der Dinge erkennt der Fahrer an der doppelten Reichweitenanzeige für Batterie- und Benzinbetrieb.

Ein, zwei deftige Steigungen bremsen die Fuhre zwischendrin erneut aus, doch generell schwimmt der Ford, passend zur orangebraunen Lackierung, gelassen wie ein edler Koi-Karpfen durch den Verkehr. Stichwort edel: Ganz billig ist die Fütterung nicht, mit 2% Stromreserve startete der Transit, mit 2% kommt er auch wieder an. Dazwischen liegt im Überlandverkehr ein Schnitt von 10,5 l/100 km. Super.

Wie sich's für jeden Testwagen gehört, wird der Hybrid im Anschluss über die Autobahn gescheucht. Weil der Ford tempobeschränkt ist, diesmal etwas sanfter als gewohnt. Das bedeutet Hinfahrt mit 100 statt wie gewohnt 120 Sachen und einen Verbrauch von 9,9 l/100 km Benzin, mit Rekuperieren ist auf der Etappe nicht viel. Noch weniger auf der schnellen Rückfahrt, denn die muss er mit Karacho absolvieren, soweit erlaubt. Das reduziert sich in diesem Fall auf Abregeltempo 120. Auch hier geht dem Ford an langen Autobahnsteigungen ab und zu die Puste aus. Sichtbar wird's sowohl am Tacho als auch am Powermeter, dessen Anzeige fällt dann kontinuierlich Richtung 60%, manchmal sogar 50% Leistung. Die Hatz ergibt stolze 12,7 l/100 km. Klare Sache, der Koi ist nicht artgerecht gehalten worden.

Diese Formulierung wiederholt sich angesichts des Testverbrauchs von 8,9 l/100 km über die Gesamtstrecke, das liegt weit entfernt von freundlich kalkulierten Normwerten. Auf gleicher Strecke fuhr der Transit Custom Diesel mit einem halben Liter weniger, und diese Diesel-Maß dazwischen kostet zusätzlich ein paar Cent weniger. Für welche Strecken also eignet sich der eigenwillige Ford? Stadtverkehr: uneingeschränkt ja. Überlandstrecken: vielleicht. Autobahnen: nein. Und zwischendrin möglichst viel günstig am Kabel laden. Es wird vorn links eingestöpselt. Die ringförmige Anzeige pulsiert beim Laden blau, zeigt Leben an und die Fortschritte in Stufen.

Indes: Die gewohnte Verbrauchsfahrt allein sagt längst nicht alles über das Leistungsvermögen des außergewöhnlichen Ford. Das zeigen weitere Prüfungen. Wer den Transporter an der Steckdose voll auflädt, kommt bei einer sanften Überlandtour mit dem leeren Kastenwagen etwa 38 km weit. Teuer wird's, lädt der Fahrer den Ford während der Fahrt auf, um danach durch eine Umweltzone zu flüstern. Von o auf 75% Batterieladung erfordert dies ungefähr 30 km und kostet einen Verbrauch von etwa 16 l/100 km. Denn der Benziner muss dabei schließlich doppelt arbeiten: den Transporter antreiben und die Batterien füllen. Dann rollt der Ford weitere 30 km mit Strom und halbiert den Benzinverbrauch wieder. Einen genauen Blick lohnen ebenfalls die Fahrleistungen. Trotz seines Mehrgewichts zieht der Hybrid dem von Hause aus kräftigen Transit Diesel bis in mittlere Geschwindigkeiten davon. Das gilt allerdings nur im lupenreinen E-Betrieb. Muss der Benziner Strom erarbeiten, fallen seine Fahrleistungen rund 10 % schwächer aus.

Und nun heißt es fleißig rechnen, denn Ford bietet den Hybrid in Österreich zu einem günstigen Netto-Aktionspreis von 31.690 Euro an. Spritkosten, Stromkosten, Anschaffung, Leasingrate, Förderung – die Rechnung ist ähnlich komplex und individuell wie die Bezeichnung und der Antrieb des Ford Transit Custom Hybrid PHEV.

### Randolf Unruh

### Technische Daten: Ford Transit Custom 320 L2H2

#### Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.973 mm	Breite gesamt
1.986 mm		
Breite über Außenspiegel	2.272 mm	Höhe gesamt
2.000 mm		
Radstand	2.933 mm	Wendekreis
12,2 m		
Breite/Höhe Schiebetür	xmm	Breite/Höhe
Hecktür xmm		
Laderaum über Fahrbahn	564 mm	Laderaum
(L/B/H)		
		2.554 / 1.775 /
1.406 mm		
Ladevolumen	6,0 m <sup>3</sup>	Nutzlast
1.140 kg		
Leergewicht Testwagen	2.260 kg	Zulässiges
Gesamtgewicht		
	3.400 kg	

#### Antriebsstrang

*Motor:* wassergekühlter Dreizylinder-Turbobenziner in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, variable Ventilsteuerung, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 71,9 mm/82,0 mm, Hubraum 999 cm³, Leistung 62 kW (84 PS) bei 4.300/min. Dreiwege-Katalysator, Otto-Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d Temp-EVAC-ISC.

Wassergekühlter, permanenterregter Sychron-Elektromotor, Leistung 93 kW, Drehmoment 355 Nm. Lithium-Ionen-Batterie, wassergekühlt und -beheizt, Kapazität 13,6 kWh

Elektrik: Batterie 12 V/80 Ah

Füllmengen: Tankinhalt: 541

Batterie: 13,6 kWh

Adblue: -

Motoröl mit Filter: 4,61

#### Nartung

Wartung: max. 2 Jahre / 30.000 km

#### Messwerte

Beschleunigung:			Elastizität:		
	o – 50 km/h	4,2 S	60 - 80 km/h	4,6 s	
	o - 80 km/h	10,2 S	60 – 100 km/h	11,1 S	
	o – 100 km/h	16,5 s	80 - 120 km/h	18,3 s	
Höchstgeschwindigkeit		indigkeit	120 km/h		

Innengeräusche:

Stand/50/100 km/hat -/63/65 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP 3,1 l/100 km + 18 kWh/100 km CO -Emission kombiniert 70 g/km

 ${
m CO}_2$ -Emission kombiniert 70 g/km Teststrecke beladen 8,9 l/100 km Testverbrauch min./max. 2,0 – 13,4 l/100 km

# Schmierstoffe, Reinigung und Lacke

Der neue Katalog "Schmierstoffe, Reinigung und Lacke" enthält über 1.500 Artikel für die gründliche Reinigung und ordnungsgemäße Wartung von Fahrzeugen, Arbeitsgeräten und der Werkstatt. Das Nachschlagewerk gibt auf über 300 Seiten, anschaulich gegliedert in sechs Kapitel, Einblicke in das winkler Chemiesortiment. Im Kapitel "Öle, Additive und Fette" finden sich u. a. Motor-, Getriebe- und Spezialöle, Wannen, Kanister, Pumpen sowie Additive, außerdem Fette, Fettpressen und Fettfüllgeräte sowie übersichtliche Tabellen und Wegweiser, welches Produkt für welchen Einsatzzweck das richtige ist.

Das Kapitel "Wartung und Montage" beinhaltet eine Vielzahl an Produkten rund um die Instandhaltung der Fahrzeuge wie Bremsenreiniger, Kontaktspray, Kupferpasten, Lecksuchmittel, Multifunktionsöle, Silikonspray oder Rostlöser, Kältemittel und Kühlerschutz. Der Bereich "Reinigung und Pflege" ist untergliedert in die Abschnitte Fahrzeug-Außenreinigung, Motorreinigung, Fahrzeug-Innenreinigung, Gebäude- und Werkstattreinigung, Winter- Wasserund Toilettenchemie und Reinigungszubehör. Auch ein Kapitel zur Haut- und Handreinigung fehlt nicht. Neben dem winkler Sortiment rund um die optimale Reinigung und Pflege der Hände nach

getaner Arbeit gibt in diesem Abschnitt einen ausführlichen Hautschutzplan mit Tipps für den richtigen Einsatz der Produkte.

Das fünfte Kapitel fasst das Sortiment an Kleb- und Dichtstoffen für Fahrzeugscheiben, Karosserie, Motor, Getriebe und Reifen zusammen. Nützliche Tipps, etwa zum Scheibentausch oder zur Karosseriereparatur, runden das Kapitel ab. Der letzte Abschnitt gibt einen Überblick über das winkler Sortiment rund um Lackierung und Lackaufbereitung. Das beinhaltet Lacke, Verdünnung, Härter sowie Produkte zur Lackpflege und -aufbereitung und Lackierzubehör. Nützliche Wegweiser und Leitfäden geben Tipps im Umgang mit den Produkten.



### HOLEN SIE SICH DAS GRATIS APP-UPDATE!

### Wir haben unsere App für Sie rundum erneuert.

- → bessere Übersicht
- → einzelne Artikel auch separat abrufbar
- → praktische Strukturierung in Kategorien
- → bequemere Handhabung
- → benötigt weniger Speicherplatz
- → alle Magazine wie gewohnt verfügbar
- → bequemes Online- und Offline-Lesen





- I. Einfach **im Apple App Store**(iOS) bzw. **im Google Play Store** (Android) nach
  Blickpunkt LKW & BUS suchen.
- 2. App aktualisieren.
- 3. Fertig!

Neue Magazin-Ausgaben stehen ausschließlich in der neuen App-Version zur Verfügung!





### Servicenetz bleibt einsatzbereit

Trotz der Beschränkungen durch die Corona-Krise sind die 1.700 Servicepartner von Schmitz Cargobull in hoher Einsatzbereitschaft. Unter Berücksichtigung der nationalen behördlichen Auflagen werden Servicepartner und Kunden auch jetzt zuverlässig mit Ersatztei-

Dazu Vertriebsvorstand Boris Billich: "Besonders in einer so schwierigen Zeit, wie wir sie jetzt erleben, ist eine schnelle und sichere Serviceversorgung für Transportunternehmer und Fahrer so wichtig wie nie. Mit ihren Transporten sichern sie die Versorgung der Bevölkerung, und wir tragen gemeinsam mit unseren Netzwerkpartnern dazu bei, die Lieferketten wirkungsvoll abzusichern."

Die Ersatzteilversorgung über das Logistiknetz läuft bisher ohne wesentliche Einschränkungen. Die Belieferung durch unsere Zulieferer ist bis auf ganz wenige Ausnahmen stabil und steht unter täglicher Beobachtung. Einschränkungen gibt es vereinzelt durch reduzierte Öffnungszeiten. Der 24h Breakdown-Service von Cargobull Euroservice gewährleistet wie gewohnt die Pannenhilfe.

Die Cargobull Euroservice-Hotline ist rund um die Uhr europaweit gebührenfrei unter der Nummer 00 800 24 227 462 855 zu erreichen. 

✓

### **Auslieferung** in allen Werken

In dieser herausfordernden Zeit leistet die gesamte Logistikbranche und speziell die Fahrerinnen und Fahrer einen elementaren Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung. Um sie dabei zu unterstützen, hat Schmitz Cargobull in allen Produktionswerken umfassende Schutzmaßnahmen getroffen, um die Fahrzeugübergabe möglichst störungsfrei aufrechtzuerhalten. Unter Einhaltung der lokalen behördlichen Auflagen ist die Fahrzeugauslieferung zurzeit an allen Standorten möglich. Die einzelnen Fahrzeugauslieferungen bieten wie gewohnt extra Duschen und Toiletten für die Fahrerinnen und Fahrer, die weitestgehend rund um die Uhr geöffnet sind. Alle sanitären Anlagen sind dabei mit Desinfektionsspendern für die eigene Sicherheit ausgestattet und werden nach strengen hygienischen Vorgaben kontrolliert. Die Informationen erfolgen über mehrsprachige Aushänge zur Hygiene und Abstandhaltung. Auch auf das leibliche Wohl des Fahrpersonals wird bei der Fahrzeugabholung geachtet, Warm- und Kaltgetränke sowie teilweise verschiedene abgepackte Snacks stehen für die Abholer kostenlos zur Verfügung.

Schmitz Cargobull bedankt sich ausdrücklich bei allen Fahrern und Fahrerinnen, die mit ihrem Einsatz dafür sorgen, dass der Warenverkehr möglichst reibungslos weiterläuft und unser aller Versorgung aufrechterhalten bleibt: DANKE! Und bleibt gesund!





Eine Reifenpanne ist ein lästiger Vorfall für Lkw- und Busfahrer – und zugleich braucht der Fahrer in dem Moment schnelle Hilfe.

In der aktuellen Corona-Krise ist es noch wichtiger, dass die Berufskraftfahrer schnelle Unterstützung und Informationen darüber erhalten, was dann zu tun ist, gerade weil sie eine besondere Rolle bei der reibungslosen Lieferung dringender benötigter Güter einnehmen. Besonders bei grenzüberschreitenden Fahrten können sich Fahrer verlassen fühlen im Falle einer Panne und sollten die Notfallprotokolle kennen, die sie dann befolgen müssen. Als Antwort auf dieses Problem hat der  $\rightarrow$ Reifenhersteller Continental Informationen für Fahrer und Flottenbetreiber über die unterschiedlichen Bestimmungen für reifenbedingte Pannenregulierungen und Notfallmaßnahmen für Lkw und Busse in 24 europäischen Ländern zusammengestellt. Das Unternehmen hat dazu jüngst eine Microsite mit allen nötigen Informationen, inklusive Marktbesonderheiten und Hotlines für Conti360°-Support ins Leben gerufen unter dem folgenden Link (auch abrufbar als PDF-Download): www. continental-truck-tires.com/breakdown-regulations. Informationen zu folgenden Ländern werden angeboten: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und Vereinigtes Königreich. Ralf Benack, Leiter Fleet Solutions in Continentals Geschäftsregion Europa, Naher Osten und Afrika (EMEA), erklärt wie die Idee zustande kam: "Ursprünglich haben wir die Bestimmungen für unsere Angestellten im Conti360°-Innendienst zusammengestellt, damit sie bezüglich der Sicherheitsprotokolle und Regulierungen im Pannenfall beraten können. Aber nun haben wir sie öffentlich verfügbar gemacht auf unserer Webseite, um Fahrern und Flottenmanagern auf die Sprünge zu helfen im Falle eines Notfalls draußen auf der Straße."

Was zu tun ist bei einer Reifenpanne Continentals Übersicht der europäischen Pannenverordnungen zeigt - Land für Land - wann Fahrer oder Flottenmanager die Polizei oder Dritte involvieren sollten, wer den Anruf absetzen muss, Beschränkungen bei der Bereifung, die länderspezifischen Behörden, und wer Conti360°-Drittkosten für die Flotten verauslagt, falls welche entstehen. Außerdem empfiehlt Continental die folgenden Maßnahmen generell im Falle einer Panne zu unternehmen, die übrigens auch für Pkw-Fahrer gelten:

- Anhalten auf dem Standstreifen und Warnblinker anmachen
- reflektierende Warnweste anziehen
- Warndreieck 50 m (100-150 m auf Autobahn) hinter dem Fahrzeug aufstellen
- Schutz suchen hinter der Leitplanke und die Polizei benachrichtigen oder Unterstützung durch Dritte einholen

Die Übersicht enthält außerdem Kontaktdaten der Continental Conti360° Pannendienst-Hotline in den Ländern. Das Conti360°-Servicenetzwerk hat 7.500 Partner in 37 europäischen Ländern. Im Jahre 2019 half der Conti360°-Pannendienst von Continental über 29.000 Fahrzeugen zurück auf die Straßen in ganz Europa. Dank der 15.000 Servicefahrzeuge im Conti360°-Netzwerk können sich Flottenbetreiber und Fahrer auf schnelle und professionelle Hilfe verlassen - in der Regel kommen ihre Fahrzeuge und die Waren in nur knapp über 2,5 h zurück auf die Straße. ■





# Jetzt serienmäßig\* im neuen Actros: der Active Brake Assist 5.

Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Mehr Informationen unter www.mercedes-benz-trucks.at

 ${}^{\textstyle\star}\mathsf{Serienm\"{a}}\mathsf{Big}\;\mathsf{f\"{u}r}\;\mathsf{Fahrzeuge},\;\mathsf{f\"{u}r}\;\mathsf{die}\;\mathsf{ein}\;\mathsf{Notbrems}\\\mathsf{assistent}\;\mathsf{gesetzlich}\;\mathsf{vorgeschrieben}\;\mathsf{ist}.$ 



### Mercedes-Benz