

# Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // BAU // LOGISTIK // BUS

AUSGABE 9/2018

**KÄMPFER GEGEN KNEBEL TRANSPORTEURE TAGTEN  
TRUCKS AM GAS VOLVO UND SCANIA IM TEST  
IAA-BUSSPARTE REISEKÖNIGE UND CITY-STROMER**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker  
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial  
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen  
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News  
im neuen Blog

**DAF CF**  
PURE EXCELLENCE





Service 24 Notdienst GmbH - Ihr verlässlicher Partner für Notdienstleistungen sowie für Customer Care und Vertragsmanagement. Setzen auch Sie auf die Kompetenz und Qualität, welche wir seit mehr als 35 Jahren bieten.

**Service 24**

Wir sind IMMER für Sie da - täglich von 0-24h!

**+43 (0)3622 72300 – [www.service24.solutions](http://www.service24.solutions)**

## Inhalt

### 4 Kämpfer gegen Knebel

*Trotz guter Branchenentwicklung sind zahlreiche Herausforderungen zu meistern.*

### 6 Leitlinien zu den Sozialvorschriften

*Unterbrechung von Ruhepausen an Terminal, Grenze oder Parkplatz*

### 8 Leistungsspitzen

*Tenor der Kärntner Transporteurtagung: Erfolg ja, aber harte Brocken säumen den Weg.*

### 12 Aktuelles aus Europa

*Extra-Maut im Stau, saubere Busse, Grazer Erklärung zu Mobilität und Umwelt.*

### 14 Konkrete Alternative

*Unser Praxis-Test eines Erdgas-LKW. Der Volvo LNG punktet in Einsatz und Klimabilanz.*

### 20 Feinverteiler

*Für die Citylogistik ist der kleine Scania eine echte Größe. Die Gene sind eindeutig.*

### 22 Hahn im Korb

*Alles scharf um den Champ Jochen Hahn. Iveco freut sich mit dem 5-fachen Truck Race-Europameister.*

### 24 Kontaktpflege

*Auch bei den Aufbautenherstellern schreitet die Digitalisierung voran. Und ernteten auf der IAA in Hannover reges Interesse.*

### 40 Trendsetter

*Wie die Stromrechnung aufgeht, testen Supermärkte und Betonhersteller anhand des eActros in deutschen Metropolen.*

### 42 Kein Wässerchen trüben

*DAF unterstützt die CO2-Erklärung bei allen Lastwagen, die ab 2019 vom Band laufen.*

### 48 Himmlische Busse

*Skyliner & Co.: Die IAA-Bussparte bot Schönes, Praktisches und Alternatives. Elektrische Stadtbusse dominierten.*

### 50 Impressum



## Geiz ist nicht mehr geil

Das Geschäftsmodell „billig“ ist im Transportmarkt vor dem Aus. Wenn die 77% der österreichischen Transportunternehmen derzeit wegen fehlender Lkw-Fahrer Aufträge nicht mehr annehmen können, weil im Schnitt pro Firma drei Fahrer fehlen, haben auch die Verlagerer ein Problem. Denn kommt die Ware nicht zum Kunden, hilft das beste Produkt nichts. Soll der Transport also nicht zum Engpassfaktor werden, müssen die Auftraggeber ihre Dienstleister – sprich Transportpartner – fair bezahlen. Möge dieses existenzielle Erfordernis bei allen Beteiligten der Kontrakte für das Jahr 2019 auf zündendes Einverständnis treffen. Andernfalls wird die „All inclusive-Methode“ dazu führen, dass kleine und mittelständische Transportbetriebe in den nächsten Jahren sukzessive aus dem Markt ausscheiden werden müssen. Transportaufträge um jeden Preis funktionieren nicht mehr. Selbst Transportriese Waberer's sieht sein Heil, aus der Schiefelage zu kommen, im Anheben der Transportpreise im internationalen Teil- und Komplettladungsverkehr um 15 bis 20%. Die kraftstrotzende gelbe Sonne auf den blauen Planen des ungarischen Großflottenbetreibers muss derzeit im Umkehrschluss verstanden werden, hat doch Waberer's seit seinem Börsengang 2017 fast ein Drittel seines Unternehmenswerts verloren. Im zweiten Quartal 2018 rutschte das Unternehmen sogar ins Minus. Eine fatale Entwicklung aufgrund von zu billiger Dienstleistung und unschöner Willkür großer Kunden. Nicht erst seit der Lidl-Expressrampe. Dies gilt es zu bedenken, besonders beim derzeitigen Dieselhochpreis. Der dürfte sich momentan an den Explosionsschäden bei Raffinerien in Deutschland und Bosnien sowie dem Niedrigwasser auf Rhein und Donau orientieren. Der Ausfall der Transportkapazitäten auf dem Wasser sorgt für Treibstoffengpässe. Auch wenn Österreichs Zentralverband „Spedition & Logistik“ mit dem „Masterplan 2025“ eine Strategie zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich im Fokus hat, gilt mehr denn je die hieb- und stichfeste Kalkulation Ihrer täglichen Arbeit. Wie es die gesunde Haushaltsführung verlangt und schließlich belohnt. Als das, was der Einsatz sein soll – ein Geschäft. // Ihr Harald Gamper

### Pure Excellence

Die enorme Vielseitigkeit unterscheidet den DAF CF von anderen Fahrzeugen seiner Klasse. Aufbauhersteller-Freundlichkeit reduziert Zeit und Kosten. Die beiden PACCAR-Motoren MX-11 und MX-13 liefern marktführende Kraft und das neue TraXon-Getriebe garantiert exzellente Manövrierbarkeit. Der DAF CF liefert Pure Excellence im Verteilerverkehr, im Fernverkehr, aber auch auf der Baustelle oder im Volumentransport. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Ihren DAF Partner oder besuchen Sie uns unter [www.daf.com](http://www.daf.com).





## Kämpfer gegen Knebel

*Trotz guter Branchenentwicklung sind zahlreiche Herausforderungen zu meistern*

„Platz vier für Österreich im Logistik Performance Index – einem von der Weltbank unter 160 Ländern durchgeführten Standortranking – zeigt, dass wir hierzulande vieles richtig machen. Die aktuellen Konjunkturdaten, Geschäftslage, Nachfrage und Auftragsbestände sind allesamt gut, Laderaum ist knapp, und auch wenn die Preiserwartungen inzwischen schon wieder etwas geringer sind, ist die Branchenentwicklung insgesamt gut“, malte Fachgruppenobmann Franz Danninger bei der Fachgruppentagung in Wels ein zufriedenstellendes Bild von der aktuellen Situation des öö. Güterbeförderungsgewerbes. Das öö. Transportgewerbe – das sind rund 2.000 Betriebe mit 13.000 Lkw, über 3.000 Kleintransportern und 25.000 Mitarbeitern – sorgt dafür, dass Waren des täglichen Bedarfs 365 Tage im Jahr dorthin kommen, wo sie gebraucht werden, und dass alle im Exportbundesland Nummer 1 produzierten Produkte just in time weltweit an ihre Bestimmungsorte kommen. „Diese immens wichtigen Leistungen permanent zu erbringen, wird uns allerdings nicht leicht gemacht“, ortet Fachgruppenobmann Danninger viele „Baustellen“, nicht nur im Straßennetz, sondern vor allem auch bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen und der zunehmend herausfordernden Aufgabe, das erforderliche Fachkräftepotenzial am Lenkrad zu rekrutieren. „Gerade die Situation im Großraum Linz zeigt, dass wir dringend einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur brauchen, weil wir sonst im Stau ersticken“, hält Danninger die rasche Realisierung der geplanten Projekte wie A26 Linzer Westring, die Linzer Brücken, aber auch die Mauthausener Brücke für unerlässlich. Auch die Linzer Ostumfahrung muss rasch angegangen werden. Aber nicht nur im Zentralraum

besteht Handlungsbedarf. Immer enger wird die Situation auch auf der A8 Innkreis Autobahn, wo Danninger mangels räumlicher Erweiterung die Benützung der Pannenstreifens unter gewissen Bedingungen als Alternative sieht. Im selben Atemzug fordert Danninger die Abkehr von der in Österreich ausgeprägten Fahrverbots-Kultur, die Lkw zu gewiss nicht umweltfreundlicheren Umwegen zwingt. Dasselbe gilt für die immer wieder auftauchenden Fantasien von IG-L-Umweltzonen mit Dieselfahrverboten im Linzer Raum. Auch wenn alternative Antriebe eine interessante Option darstellen, stellt Danninger gerade für den Schwerfahrzeugbereich infrage, inwieweit Elektro- oder Erdgasantriebe in absehbarer Zeit den Dieselantrieb substituieren können. Der Umwelt nicht dienlich sieht Fachgruppenobmann Danninger auch die hinderlichen Grenzkontrollen an den EU-Binnengrenzen, während andererseits aber gleichzeitig ausländische Lkw den heimischen Transporteuren – geschützt durch Kabotagefreiheit – regelrecht „um die Ohren fahren“. Erschwerend drücken hier auch noch die in Österreich nachweislich zu hohen Mauttarife auf die „Ladeflächen“ der heimischen Transporteure, kritisiert Danninger. Und wenn dann auch noch gewerkschaftliche Rachezüge gegen die Liberalisierung bei den Arbeitszeitregelungen in die KV-Verhandlungen hineindrängen, macht das den Transporteuren die Erfüllung ihres Versprechens „Wir bringen, was Sie täglich brauchen“ nicht leichter, gibt Danninger zu bedenken. Den Stellenwert der Veranstaltung und die Einigkeit der Branche spiegelte die hohe Teilnehmerzahl bei der Tagung wider, zu der sich auch Vertreter aus Politik, anderen Bundesländern und Wirtschaftszweigen einfanden. ▀



Gegenüberliegende Seite:

V. li.: Fachgruppenobmann-Stv. Wolfgang Schneckreither, Fachgruppenobmann Franz Danninger, Fachgruppenobmann-Stv. Michael Hofstädter und Fachgruppen-Geschäftsführer Christian Strasser  
Alle Fotos: cityfoto

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

V. li.: KR Johannes Hödlmayr, Georg Seelmaier, Franz Appesbacher

Einen tollen Rahmen boten DAF Seelmaier & Tschann auf ihrem neuen Areal in Wels, Westring 26.

V. re.: Die beiden Hausherren Eugen Simma und Georg Seelmaier, LAbg. Frauscher, LR Steinkellner und Johannes Hödlmayr

Eugen Simma (Mitte) mit Familie Danninger

Von links: Markus Schwarzbauer (Gartner Transporte), Wolfgang Schneckreither, Robert Kersch (Firma Tschann)

Ein Teil der ausgestellten DAF-Range am Firmengelände von Seelmaier & Tschann in Wels

Persönlichkeiten aus der Frächterbranche liessen sich die Fachgruppentagung in der neuen Tschann-Location in Wels nicht entgehen.

## Gratwanderung

Siemens baut auf einem Testfeld auf der A5 bei Frankfurt eine Oberleitung für Hybrid-Lkw.



eigenen Bedingungen, schon wegen der Vielzahl von unterschiedlichen Aufbauten, mit jeweils anderen CO<sub>2</sub>-Emissionswirkungen. Mattes betonte darüber hinaus, die Automobilindustrie befinde sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess zum Mobilitätsdienstleister. „Das zweite Stichwort lautet Dekarbonisierung – durch weitere Verbesserungen beim Verbrennungsmotor, alternative Antriebe wie Wasserstoff, Erdgas und E-Fuels sowie die Elektrifizierung bis zum vollelektrischen Fahrzeug.“ Dieser Wandel werde auch Auswirkungen auf die Logistik haben. Ein erfolgreicher Transformationsprozess erfordere daneben deswe-

gen die richtigen politischen Rahmenbedingungen. Die Elektromobilität könne in Städten zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstoffbelastung durch individuellen Verkehr führen, sagte Mattes. Seit dem Jahr 2000 sei die Anzahl dieser Fahrzeuge in Städten um 40% gestiegen, auch wegen des Anstiegs beim E-Commerce, der derzeit knapp 10% des Gesamtumsatzes des Einzelhandels betrage. Dieser Anteil könne sich in den nächsten fünf Jahren sogar verdoppeln, meint Mattes: „Transporter erfüllen perfekt die verkehrlichen Aufgaben in den Städten und sind auch der Vorreiter bei der Elektrifizierung des Nutzfahrzeugs.“

## EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 3

Bei der Vorstellung der Leitlinien der EU-Kommission zur einheitlichen Umsetzung der Sozialvorschriften befasse ich mich heute mit der Leitlinie Nr. 3. Diese besagt, dass eine Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit angeordnet werden kann, um ein Fahrzeug an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze zu bewegen. Die Leitlinie basiert auf Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Generell sollte ein Fahrer über seine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit frei verfügen können und sich dabei nicht unbedingt in der Nähe seines Fahrzeugs aufhalten müssen. Eine Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit stellt in der Regel einen Verstoß dar. Es kann jedoch an einem Terminal oder Parkplatz zu unerwarteten Situationen oder Notfällen kommen, in denen ein Fahrzeug bewegt werden muss. Meist gibt es an Terminals Angestellte, die die Fahrzeuge bei Bedarf bewegen. Ist dies nicht der Fall und ein Fahrzeug muss aufgrund außergewöhnlicher Umstände bewegt werden, so darf der Fahrer des betreffenden Fahrzeugs seine Ruhepause zu diesem Zweck unterbrechen, allerdings nur, wenn dies von einer zuständigen Behörde oder einem Bediensteten des Terminals angeordnet wurde. An anderen Orten wie etwa Parkplätzen oder Grenzübergängen sowie in Notfällen hat der Fahrer bei Vorliegen objektiver Gründe oder auf entsprechende polizeiliche oder sonstige behördliche Anordnung (zB durch Feuerwehr, Straßenverwaltungsbehörden, Zollbeamte) zum Bewegen des Fahrzeugs seine Pause oder Ruhezeit für einige Minuten zu unterbrechen. In diesem Fall sollte diese Unterbrechung der Ruhezeit nicht geahndet werden. Wenn ein solcher Fall

eintritt, müssen die für die Durchsetzung zuständigen nationalen Stellen nach Würdigung der individuellen Umstände eine gewisse Toleranz walten lassen. Sehr wichtig ist dabei natürlich, dass der Fahrer eine derartige Unterbrechung der Ruhepause oder Ruhezeit entsprechend festhält und dokumentiert. Er sollte, soweit dies möglich ist, auch von der zuständigen Behörde, die ihm die Anweisung zum Bewegen des Fahrzeugs erteilt hat, eine Bestätigung darüber erhalten. In vielen Fällen wird diese Bestimmung allerdings von der Polizei ignoriert – nicht zuletzt oft auch aus Unkenntnis. Eine Beschreitung des Rechtsweges ist in diesem Fall leider unumgänglich, um negative Auswirkungen auf die Risikoeinstufung zu verhindern. Eine wahrheitsgetreue und korrekte Dokumentation, das Wissen über die Rechtsgrundlagen sowie die richtige Handhabung des Kontrollgerätes sind von großer Bedeutung. Bei den monatlichen Auswertungen sollten derartige Fälle geprüft und gesondert dokumentiert werden. Idealerweise führt der Fahrer auch entsprechendes Equipment mit sich, wie etwa Fahrermappen, Dokumentationsunterlagen etc. Wir sind Ihr kompetenter Ansprechpartner, der Sie mit gezielten Auswertungen bei der Einhaltung der Rechtsvorschriften unterstützt. Kontaktieren Sie uns! Bei einem unverbindlichen Gespräch verdeutlichen wir Ihnen die Vorteile einer Zusammenarbeit. //



**Arno Pirchner**  
Analyse, Schulung, Begleitung  
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,  
Tel. +43 (0) 5524.30 400  
office@arno-pirchner.at  
[www.arno-pirchner.at](http://www.arno-pirchner.at)

## Hermes-Nacht

Der Hermes.Wirtschafts.Preis ist die jährliche Auszeichnung für das großartige Unternehmertum in Österreich. Bei der glanzvollen „Gala der österreichischen Wirtschaft“, mit 700 Gästen in der Wiener Hofburg, ehrten das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, die Wirtschaftskammer Österreich, Leitbetriebe Austria und die Tageszeitung KURIER heimische Unternehmen für ihre herausragenden wirtschaftlichen Leistungen mit einem „Hermes“. Der Titel „Entrepreneur des Jahres“ ging an den CEO der Gebrüder Weiss, Wolfgang Niessner. Die Laudatio hielt die Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, Margarete Schramböck. „Der HERMES.Wirtschafts.Preis holt die besten Unternehmen aus den verschiedenen Branchen vor den Vorhang und bietet ihnen eine Bühne für ihre hervorragenden Leistungen. Das sind Spitzenbetriebe, die mit Innovationen, Mut, Risiko und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in die Welt hinausgehen und Erfolge einfahren. Unsere österreichischen Unternehmen zeichnen sich in besonderem Maße durch Kreativität und hochqualifizierte Produkte und Dienstleistungen aus. Ich gratuliere allen Gewinnerinnen und Gewinnern und ganz besonders Wolfgang Niessner, der den Ehrenpreis Entrepreneur für das Lebenswerk erhalten hat“, so Schramböck. Insgesamt wurden Unternehmen in acht Kategorien ausgezeichnet. //

Bild rechts:

Ausgezeichnet in der Kategorie Entrepreneur: Wolfgang Niessner, CEO Gebrüder Weiss

Bild unten:

Ausgezeichnet in der Kategorie Logistik: Christian Jarnig, Thomas Maranesi und Hannes Baumgartner nehmen den Preis für das Transportunternehmen Fercam entgegen.



## Cooler Partnerschaft

Kühlfahrzeuge von Lamberet und Kerstner, dem Spezialisten für Kastenwagenausbauten innerhalb der Lamberet-Gruppe, sind seit vielen Jahren eine feste Größe im Mietangebot von Mercedes-Benz CharterWay. Nun hat der Lkw-Vermieter das 500. Kühlfahrzeug seit Bestehen der Partnerschaft übernommen. Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 in Hannover feierten Erick Mejean (CEO von Lamberet) und Martin Kehnen (Leiter Mercedes-Benz CharterWay Miete) das runde Jubiläum mit einer offiziellen Übergabe. „Qualität, Robustheit und eine einfache Bedienung sind in der Lkw-Miete von großer Bedeutung“, betonte Martin Kehnen anlässlich der Übergabe. „Darüber hinaus schätzen unsere Kunden die vielen praxisgerechten Innovationen, mit denen der Hersteller die Arbeit erleichtert und den Kühltransport effizienter gestaltet.“ „500 Fahrzeuge sind ein beeindruckender Beleg für unsere

gute Partnerschaft und die enge Verbundenheit zu Mercedes-Benz und CharterWay“, sagte Lamberet-Chef Erick Mejean: „Ich freue mich, dass wir dieses nicht alltägliche Jubiläum gemeinsam begehen können.“ //

Bei Lamberet und Kerstner werden wir alles daransetzen, auch in Zukunft den hohen Anforderungen von CharterWay und seinen Kunden im temperaturgeführten Transport gerecht zu werden.“ //





## Leistungsspitzen

„Ich werde immer wieder gefragt, ob der Wirtschaftsaufschwung auch in der Transportbranche angekommen ist und – ich freue mich, sagen zu können: Ja, das ist er. Aber leider sind im gleichen Ausmaß auch ausländische Lkw gekommen. Für unsere Betriebe sind die Zeiten daher nach wie vor schwer. Würde sich die Konkurrenz aus dem Ausland an die gesetzlichen Rahmenbedingungen halten, wäre dies auch kein Problem. Wir haben keine Angst vor einem fairen Wettbewerb. Für ausländische Firmen gelten in Österreich dieselben Rahmenbedingungen wie für die heimischen. Dazu gehört, dass sie sich an das Lohn- und Sozialdumpinggesetz und die EU-weit geltenden Kabotagebestimmungen zu halten haben. Doch das tun die wenigsten, wie Kontrollen der Behörden immer wieder zeigen. Während wir in Österreich einen Rückgang an Neuzulassungen um 5% haben, sind in Polen, Ungarn, Litauen, Slowenien und Rumänien Neuzulassungen von bis zu 23% zu verzeichnen“, erläutert Fachgruppenobmann Bruno Urschitz die Lage des Gewerbes.

### Tenor der Kärntner Transporteure: Erfolg ja, aber harte Brocken säumen den Weg.

**Angleichung der Preise notwendig** Trotz dieser schwierigen Voraussetzungen müsse es gelingen, die steigenden Preise an die Kunden weiterzugeben. „Ich kann nur raten: Setzen Sie sich mit Ihren Kunden zusammen. Sie müssen über die Preise sprechen und um kostendeckende Preise kämpfen. Heuer ist der Transportkostenindex seit Jänner bereits um über 2% gestiegen, in den vergangenen zwölf Monaten waren es sogar rund 5%. Wer diese Erhöhungen nicht an die Kunden weitergibt, wird der Verlierer sein und wirtschaftliche Probleme bekommen“, warnt Urschitz. „Informiert euch über den aktuellen Transportkostenindex, damit ihr bei den Auftraggebern entsprechend argumentieren könnt und faire Preise auf Augenmaß ausgehandelt werden“, appelliert der Fachgruppenobmann. Auch auf die Themen Fahrermangel und die hohe Abstrafung bei

men, müssen wir anstreben, dass der Beruf des Kraftfahrers als Mangelberuf eingestuft wird, damit entsprechende Förderungen beantragt werden können.“ Er forderte in diesem Zusammenhang die anwesenden Transporteure auf, falls ein Fahrer gesucht wird, dies umgehend dem AMS zu melden. „Der Stress auf den Straßen, die Lenkzeitbestimmungen im Zusammenhang mit immer engeren Zeitfenstern, die zunehmende Bürokratie und die ständigen Kontrollen sind mit ausschlaggebend, dass sich immer weniger junge Leute für den Beruf des Kraftfahrers entscheiden“, unterstrich der Fachgruppenobmann. Beraten statt Strafen sei angebracht, was die hohe Abstrafung bei Bagatelldelictaten anbelangt, meinte Urschitz. „Die Kabotagevergehen stellen sicherlich eines der größten Probleme im Moment dar, und diese werden offensichtlich durch die Finanzpolizei kaum kontrolliert. Wir wissen zwar von insgesamt 12.000 Kontrollen, aber niemand kann uns sagen, wie oft dabei Kabotagevergehen kontrolliert wurden“, lässt Urschitz wissen.

**Mehr Wertschätzung** Um die Betriebe bei ihrer Aufgabe zu unterstützen, setzt die Fachgruppe auf verstärkte Imagearbeit. Wie wichtig die Kärntner Transporteure für eine funktionierende Gesellschaft und Wirtschaft sind, wurde zu Tagungsbeginn in einem Imagefilm aufgezeigt. „Unser Ziel ist es, den Menschen noch stärker ins Bewusstsein zu rufen, dass Lkw 90% aller Speisen und Getränke ausliefern und die Güterbeförderung damit wie eine Lebensader für die Region ist“, erklärt Fachgruppenobmann Gerhard Eschig. Er sieht die Botschaft bereits bei vielen Menschen angekommen: „In Zeiten, in denen immer mehr Täler ihre Nahversorgung verlieren, wird den

Bagatelldelictaten durch die Kontrollorgane ging der Fachgruppenobmann ein. „Um das Problem des verstärkten Fahrermangels in den Griff zu bekom-

#### Gegenüberliegende Seite:

V. li.: Fachgruppengeschäftsführer Gerhard Eschig, Fachgruppenobmann Ing. Bruno Urschitz, Doreen Laubsch (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Truck), Motivationstrainerin Claudia Strobl, Spartenobfrau Ing. Mag. Elisabeth Rotmüller-Jannach und Bundesspartenobmann Mag. Alexander Klacska

#### Diese Seite oben:

Tagungsort war die Peissl KFZ Service GmbH. V. li.: Firmenchef Helmut Peissl und Karl-Heinz Primus (Geschäftsleitung/Verkaufsleitung Lkw & Transporter Kaposi Nutzfahrzeug GmbH)

#### Diese Seiten unten:

Fachgruppenobmann-Stv. KR Johannes Leopold (3. v. li.) wies auf den stattlichen Betrag hin, den Kärntner Transporteure im Rahmen der Harley-Davidson Charity-Tour für Kinder spendeten, die an unheilbaren neuromuskulären Erkrankungen leiden.



## ÖSTERREIFEN

Bahnhofstraße 38c  
8141 Unterpremstätten  
www.osterreifen.com



**DL-1**

**DR-1**

**DM-1**

**TM-1**

**Cordiant PROFESSIONAL 15**  
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

Menschen umso mehr bewusst, wie wichtig die Transportbranche ist und es keine Alternative zum Lkw gibt, um die regionale Nahversorgung sicherzustellen.“

**Ausbau des Straßennetzes forcieren** Landesrat Martin Gruber ging in seinen Begrüßungsworten auf geplante Investitionen in die Straßeninfrastruktur ein. Neben dem Ausbau der Drautal-Bundesstraße B100 und der Klagenfurter Ostspange sei es ihm vor allem ein Anliegen, eine Lösung für die Schnellstraße S37 zu finden. „Diese drei Projekte sind die größten Herausforderungen im nächsten Jahr. Während wir bei den ersten beiden schon in der Planungsphase sind und erste Arbeiten beginnen, stehen wir bei der S37 noch am Anfang. Im Zusammenhang mit der Vielzahl an regionalen Fahrverboten ist geplant, ein Gesamtkonzept zu erstellen“, erläuterte Gruber.

**Wohin geht die Reise?** Doreen Laubsch (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Truck) stellte Neuentwicklungen auf dem Lkw-Sektor vor und erläuterte die Highlights des neuen Actros. „Im Fokus der Entwicklungsarbeiten stehen insbesondere alternative Antriebe, eine weitere gesteigerte Effizienz, die fortschreitende Vernetzung, moderne Assistenzsysteme und das immer weiter digitalisierte Cockpit. Eine entscheidende Rolle für den Lkw der Zukunft wird die Vernetzung spielen. Denn sie wirkt, wie wenige Technologien zuvor, als massiver Beschleuniger für Effizienz, Sicherheit und Verfügbarkeit eines Lkw“, so Laubsch. „Mit mehr als 60 Innovationen stellt unser neuer Mercedes-Benz Actros den derzeit sichersten, effizientesten und am stärksten vernetzten Lkw dar. Ausgestattet mit dem neuen Active Drive Assist bringt Mercedes-Benz Trucks das teilautomatisierte Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen in Serie. Mit dem Entfall der Haupt- und Weitwinkelspiegel, die serienmäßig durch zwei außen am Fahrzeug angebrachten MirrorCams ersetzt werden, und zwei 15“-Displays an den A-Säulen konnte nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Effizienz gesteigert werden. Droht ein Auffahrunfall oder eine Kollision mit einer querenden oder entgegenkommenden Person, wird mittels des Active Brake Assist 5 – einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem – bei Bedarf eine automatische Vollbremsung eingeleitet. Das komplett überarbeitete Multimedia-Cockpit des Actros bietet dem Fahrer einen einzigartigen Bedien- und Anzeigenkomfort. Zwei interaktive Bildschirme dienen dabei als zentrale Informationsquelle. Neben fahrrelevanten Basisinformationen werden auf den Screens auch die Assistenzsysteme visualisiert. Via Apple CarPlay™ oder Android Auto können Smartphones eingebunden werden. Apps unterstützen den Fahrer bei der Erfüllung seiner Aufträge. Durch das Truck Data Center ist der Lkw permanent mit der Cloud verbunden. Das Unternehmen profitiert von der Echtzeitkontrolle des Lkw über das Fleetboard“, skizzierte Laubsch.

**Zweckgebundener Einsatz der Steuereinnahmen** „Ich kann es schon nicht mehr hören, wenn uns die Politik sagt, es sei zu wenig Geld für den Neubau bzw. Erhalt von Straßen da. Wir zahlen über die Mineralölsteuer rund 4 Mrd. Euro im Jahr, die ursprünglich zweckgewidmet sind und nicht, um Löcher im Bundeshaushalt zu stopfen“, betont Bundesspartenobmann Mag. Alexander Klacska. Auch der ständige Zuwachs regionaler Fahrverbote sei nicht länger hinzunehmen. Man wisse schon bald nicht mehr, wo man überhaupt noch fahren darf. Angesprochen auf das Thema Wertschätzung der Branche, meinte Klacska: „Das beginnt zum Teil schon dort, wo die Fahrzeuge beladen werden. Solange unsere Mitarbeiter an der Laderampe behandelt werden wie die letzten Hilfsarbeiter, wird es uns nicht gelingen, dass wir für unsere Mitarbeiter die Wertschätzung bekommen, die angebracht wäre. Es muss ein Miteinander gelebt werden, von der Laderampe bis dahin, wo die Regale gefüllt werden. Ich erwarte mir von der Industrie mehr Wertschätzung für unsere erbrachten Leistungen“, so Klacska. **Wolfgang Schröpel**

Von oben nach unten:

Doreen Laubsch  
(Geschäftsführung  
Mercedes-Benz  
Österreich, Leitung  
Sparte Truck)

Fachgruppenobmann  
des Kärntner Güterbe-  
förderungsgewerbes  
Ing. Bruno Urschitz

Den richtigen Schwung  
zum Erfolg erklärte  
Motivationstrainerin  
Claudia Strobl.

Bundesspartenobmann  
Mag. Alexander Klacska



## Praxisbezug

Hochrangige EU-Politiker haben sich am Rande eines Kongresses des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Mannheim aus erster Hand über den Mercedes-Benz e-Actros und den e-Citaro informiert. Die Stadt ist die Produktionsstätte des vollelektrischen Stadtbusses und die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) der erste Kunde. In Mannheim startete vor kurzem auch die Praxiserprobung des e-Actros. TBS Transportbeton setzt den Elektro-Lkw ein Jahr lang beim Transport von Flugasche aus dem Steinkohlekraftwerk zur Bindemittelmischanlage im Handelshafen ein. **Wolfgang Schröpel**



V. li.: Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz, Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann, der belgische Botschafter Willem van de Voorde und Erster Bürgermeister Christian Specht sowie die beiden RNV-Geschäftsführer Martin in der Beek und Christian Volz



## Spezialisierung

MAN setzt die Modernisierung seines polnischen Bus-Werks in Starachowice fort und bereitet den Standort auf die Produktion von Elektrobussen vor. Die Investitionskosten in diesem Zusammenhang werden auf umgerechnet 27,4 Mio. Euro geschätzt. Der Abschluss der Arbeiten ist für Ende 2021 geplant. Bereits im Jahr zuvor sollen am Standort die ersten MAN Lion's City E gebaut werden. **Wolfgang Schröpel**

## Maut und Karte

Euro Shell Cards, ein Unternehmen der Shell-Gruppe mit Sitz in Rotterdam, übernimmt 15% am europäischen Maut-Dienstleister „Toll4Europe“, einem Electronic European Toll Service (EETS), und wird damit einer der Vertriebspartner von Toll 4 Europe. Eine univer-

selle Mautbox im Lkw-Cockpit und nur ein Vertrag mit einem Anbieter sollen beschleunigte Zahlung von Straßen-, Brücken- und Tunnelmautgebühren in mehreren Ländern ermöglichen. Toll 4 Europe mit Sitz in Berlin wurde 2017 als Gemeinschaftsunternehmen von T-Systems International GmbH, Daimler AG und DKV Euro Service gegründet. **Wolfgang Schröpel**

## Logistics Hall of Fame

**TRATON GROUP unterstützt die Ruhmeshalle bei der Vernetzung von Logistik und Transport.**

Die TRATON AG ist dem Unterstützerkreis der Logistics Hall of Fame beigetreten. Damit fördert einer der größten Nutzfahrzeughersteller der Welt die Dokumentation logistischer Meilensteine und will zur Vernetzung und Weiterentwicklung von Transport und Logistik beitragen. Zu TRATON gehören die Marken MAN, Scania,

Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO. „TRATON und die Logistics Hall of Fame leben die gleichen Werte. Uns verbindet der Fokus auf Spitzenleistung“, kommentiert Andreas Renschler, Vorstandsvorsitzender der TRATON AG und Vorstandsmitglied der Volkswagen AG, das Engagement und ergänzt: „Der gesamte Transportsektor ist in einem massiven Umbruch. Neue Technologien, Marktteilnehmer, Trends und Kundenanforderungen verändern das Geschäft mit Lkw und Bussen grundlegend. Wir sind ein junges Unternehmen mit dem einzigartigen Charakter eines Start-ups und der Erfahrung seiner traditionsreichen Marken. Gemeinsam verbinden wir die Stärke

und Innovationskraft unserer Marken und setzen auf strategische Partnerschaften mit dem Ziel, Transport neu zu erfinden.“ Die Ruhmeshalle ist jederzeit kostenlos unter [www.logisticshalloffame.net](http://www.logisticshalloffame.net) zugänglich und bietet Informationen über die logistischen Meilensteine und ihre Macher. **Wolfgang Schröpel**

Andreas  
Renschler



# Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

## Straßen-nutzungs-gebühren

**Extra-Maut im Stau** Das Europaparlament hat die Pläne der EU-Kommission für die Einführung eines einheitlichen Mautsystems in der Union noch einmal verschärft: Mit deutlicher Mehrheit sprachen sich die Abgeordneten für die Einführung von einheitlichen, kilometerabhängigen Straßennutzungsgebühren aus, in die externe Faktoren wie der Ausstoß von Schadstoffen und Lärm verstärkt einfließen sollen. Die neuen Regeln sollen ab 2021 für schwere Lkw, ab 2023 für Transporter über 2,4t und ab 2027 auch für Kleintransporter und Minibusse gelten. Die EU-Kommission hatte schon 2017 eine Abkehr von der zeitbezogenen Maut, also der traditionellen Vignette, vorgeschlagen. Auf der gefährten Entfernung beruhende Gebühren, so die Auffassung von Verkehrskommissarin Violeta Bulc, würden die tatsächliche Straßennutzung besser widerspiegeln. Von den Grünen im Europaparlament erhielt sie dafür ausdrücklich Zustimmung: „Es wird höchste Zeit, dass der Autofahrer für die Verursachung von externen Kosten wie Lärm, Stau sowie den Ausstoß von Stickoxiden und CO<sub>2</sub> herangezogen wird“, erklärte ihr

Verkehrsexperte, Michael Cramer. Herausgekommen ist bei dem Votum des Parlaments ein kompliziertes System von Gebühren, die aus einem Basisbetrag von fünf bis zehn Cent pro Kilometer und Aufschlägen bestehen, die die Straßenbetreiber selbst festlegen können. Gemeint sind damit Abgaben oder auch Ermäßigungen auf der Grundlage der Umwelt- oder Lärmbelastung. Besonders umstritten waren im Parlament die sog. „Staugebühren“: Sie sollen es den Mitgliedstaaten erlauben, auf besonders durch Verkehr belasteten Strecken zusätzliche Maut von bis zu 34 Cent je Kilometer auf Autobahnen und 66 Cent auf Hauptstraßen zu erheben. Für schwere Lkw, Busse und Nutzfahrzeuge können diese Staugebühren mit einem Faktor von bis zu 2,9 multipliziert werden. Mit einem in letzter Minute angenommenen Änderungsantrag hat das Parlament einen der wichtigsten Streitpunkte aus der Debatte herausgenommen: Pkw sollen von der Pflicht zu einem Übergang zur entfernungsbezogenen Maut ausgenommen werden. Durch das einheitliche Mautsystem würden ansonsten auch die österreichischen Vignetten zu Fall gebracht, hatte der deutsche Europaabgeordnete Markus Ferber vor der Abstimmung gewarnt. Aus seiner Sicht waren die Pläne der EU-Kommission in erster Linie ein Angriff auf die geplante deutsche Pkw-Maut, der auf Druck von Ländern wie

Österreich, den Niederlanden und Belgien zustande gekommen sei. „Die treibenden Mitgliedstaaten haben ein Problem mit der deutschen Maut und wollen das deutsche System über Brüssel zu Fall bringen“, sagte Ferber. Durch die in dieser Hinsicht nun beschlossene Ausnahme dürften die Abgeordneten auch die Diskussionen im Ministerrat erheblich erleichtert haben. Dort hatten sich vor allem Länder, die bisher auf eine Vignettenlösung setzen oder wie Deutschland ein entsprechendes System einführen wollen, gegen die Kommissionsvorschläge gestellt. Dennoch bleiben viele Streitpunkte: So wehrt sich vor allem das Handwerk gegen die Einbeziehung von Transportern ab 3,5t in die streckenabhängige Lkw-Maut. Dies werde zu erheblichen Belastungen für den Großteil des regional tätigen Handwerks führen. Aber auch die Staugebühren, gegen die sich im Parlament vor allem die Christdemokraten ausgesprochen hatten, dürften noch zu Protesten führen. Aus Sicht des Europaabgeordneten Markus Pieper sind sie schlicht „weltfremd“: Autofahrer im Stau würden gleich doppelt bestraft, „durch den Verlust an Zeit und indem sie über die Staugebühren abkassiert werden“, sagte er. Vielmehr müsste die Mitgliedstaaten „eine kluge Verkehrsinfrastrukturpolitik“ betreiben und mit neuen Straßen, wo nötig, für Entlastung sorgen. //

## EU-Verkehrsminister

**Abschied auf Raten von der Sommerzeit** In der Europäischen Union kommt die Abschaffung der Zeitumstellung zu Beginn und Ende des Winters näher. Bei dem informellen Treffen der EU-Verkehrsminister in Graz hätten sich lediglich drei Länder ausdrücklich gegen ein Ende der Sommer- und Winterzeit ausgesprochen, ließ der Gastgeber, Bundesminister Norbert Hofer, wissen. Während Portugal, Griechenland und das Vereinigte Königreich das derzeitige System beibehalten wollten, hätten sich Dänemark, Frankreich, Irland, Italien, die Niederlande und Zypern bisher nicht festgelegt, teilte Hofer mit. Er werte diese erste Diskussionsrunde als einen Erfolg und sei zuver-

sichtlich, dass es bereits im Dezember zu einer einheitlichen Haltung kommen werde. Die Debatte geht auf eine Internet-Umfrage der Kommission zurück, bei der sich eine große Mehrheit der Bevölkerung für eine Abschaffung der Zeitumstellung ausgesprochen hatte. Vor dem Ministerrat hatte auch bereits das Europaparlament dafür plädiert, dieses Votum nun auch umzusetzen. Unter den Ministern habe allerdings Konsens darüber geherrscht, dass eine Abschaffung nur dann erfolgen könne, wenn man wisse, wie die nächsten Schritte aussehen und wenn eine Folgenabschätzung auf dem Tisch liege, heißt es in einer Mitteilung der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft. Vor allem dürfe es für den Binnenmarkt und die Wirtschaft zu keinen Nachteilen kommen. Deshalb wollen die Minister einen „Zeitzone-Fleckerlteppich“ auf jeden Fall verhindern.

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc wies in Graz ausdrücklich darauf hin, dass die Entscheidung, welche Zeit in einem Land gelte, weiterhin in der Kompetenz der jeweiligen nationalen Regierung bleibe. Um diese Entscheidung in Ruhe treffen zu können, brauche es Studien und Umfragen, die wiederum Zeit benötigten: „Wir sind bereit, den Mitgliedstaaten diese Zeit auch zu geben“, sagte Bulc. Eine längere Frist für die Umstellung war eine der Forderungen der Verkehrsminister: Sie wollen den Zeitrahmen für die Umstellung bis 2021 verlängern. Außerdem soll die Kommission einen Koordinator einsetzen, der einen reibungslosen Übergang organisieren soll. Schließlich verlangt der Ministerrat eine Safeguard-Klausel, nach der die Kommission im Falle von unvorhergesehenen Problemen neue Gesetzesvorschläge vorlegen muss. //

## „Grazer Erklärung“

**Mobilität und Umwelt zusammenführen** Für die Gastgeber war es der Beginn einer neuen Ära: „Dass die Umwelt- und Verkehrsministerinnen und -minister ein gemeinsames Treffen abhalten, ist ein wichtiges Signal dafür, dass wir die großen Aufgaben des Klimaschutzes nur gemeinsam mit der Frage der Mobilität lösen können“, stellten Norbert Hofer und Elisabeth Köstinger in einer gemeinsame Erklärung fest. Der Verkehrsminister und die Umweltministerin hatten als derzeitige Vorsitzende im EU-Ministerrat Ende Oktober ihre Kollegen nach Graz eingeladen und ihnen eine „Grazer Erklärung“ zur Diskussion vorgelegt. „Wir müssen

einerseits die Mobilität der Menschen sicherstellen, andererseits aber Wege finden und ausbauen, wie das geschehen kann, ohne dass wir unsere Umwelt gefährden“, stellten die beiden Minister fest. Mit der Erklärung fordern die Verkehrs- und Umweltminister von der EU-Kommission einen „strategischen, ganzheitlichen Politikansatz“, der eine umfassende Strategie für saubere, sichere, zugängliche und erschwingliche Mobilität sowie eine Stärkung von Innovation, Wettbewerbsfähigkeit und sozialer Eingliederung in Europa umfassen müsse. Als Ziel nennen sie ein „vollständig integriertes Verkehrssystem“. Digitalisierung, konsistente Investitionen in den Infrastrukturausbau für den öffentlichen Verkehr, saubere

Güterlogistik, Mobilitätsmanagement, leistbare Mobilitätsdienste sowie sozial gerechte Mobilität und verkehrsrelevante Sicherheitsaspekte werden als die Faktoren genannt, die im Rahmen der neuen Kommissionsstrategie zusammengeführt werden müssen. Nach Auffassung der Gastgeber markieren das Grazer Ministertreffen und die dort verabschiedete Erklärung „den Beginn einer neuen Ära“, in der alle Parteien auf einen „Green Deal“ für eine neue, saubere, sichere und leistbare Mobilität in Europa hinarbeiten würden. Diese Mobilität werde den Bürgerinnen und Bürgern, der Gesellschaft, der Umwelt und der Wirtschaft insgesamt zugute kommen, heißt es in der Erklärung von Hofer und Köstinger. //

## Europaparlament

**Saubere Busse** Bei der Bekämpfung von Smog in den Städten muss auch die öffentliche Hand einen verstärkten Beitrag leisten. Deshalb will die EU sie dazu zwingen, bei der Beschaffung oder den Vergaben von Transportaufträgen verstärkt auf Fahrzeuge zu setzen, die keine oder nur geringe Emissionen verursachen. Das ist das Ziel der „Richtlinie zur Förderung von sauberen und energieeffizienten Straßenfahrzeugen“, die das Europaparlament jetzt verabschiedet hat. Mit ihr sollen den Mitgliedstaaten – und über sie auch regionalen und kommunalen Behörden und Einrichtungen – Vorgaben für die Fahrzeugbeschaffung gemacht werden. „60% der Emissionen, die Smog ausmachen, kommen vom Transport. Das müssen wir bekämpfen“, sagte der Berichterstatter des Parlaments, Andrzej Grzyb. Vor allem der öffentliche Sektor müsse dabei mit gutem Beispiel vorangehen. Die Idee ist einfach: Ein bestimmter Anteil der Fahrzeuge, die von einer öffentlichen Behörde angeschafft werden, müssen „sauber“ sein. Der Begriff „sauber“ wird vom Parlament dabei sehr weit gefasst: Neben Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeugen, denen Priorität gegeben wird, schließt die Richtlinie auch andere alternative Treibstoffe (LPG, Biotreibstoff und Biogas) ein. Gemeint sind damit Busse, Lkw und Lieferwagen, aber auch Pkw, die durch öffentliche Einrichtungen beschafft werden. Mit der Richtlinie werden den Behörden Quoten für den Anteil von sauberen Fahrzeugen vorgegeben, die sie bei der Beschaffung erreichen müssen. Dabei werden die Fahrzeuge je nach Antriebsart in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Bei der Festlegung dieser Quoten, die für jeden Mitgliedstaat unterschiedlich sind, wurde vor allem das Wohlstandsniveau des jeweiligen Landes berücksichtigt. „Die beschlossenen Quoten sind machbar und sie bedeuten, dass die Luft in Europas Städten sauberer wird und dass wir weniger Treibhausgase ausstoßen“, stellte der Abgeordnete Tiemo Wölken fest. Die jetzt festgelegten Vorgaben müssen von den Kommunen bis 2025 erfüllt werden, danach gelten sie bis 2030 in verschärfter Form weiter. „Sie werden uns dabei helfen, sauberen Transport voranzubringen, neue Technologien zu ermutigen und die Klimaziele des Pariser Abkommens zu erreichen“, sagte Grzyb. Über seinen Bericht muss nun noch mit dem

Ministerrat verhandelt werden, der seine Position bisher allerdings noch nicht gefunden hat. Dennoch hofft Grzyb auf ein abschließendes Votum des Parlaments bereits im Februar 2019. //

**Ihr offizieller TATRA-Partner  
in Österreich & Südtirol**  
TSCHANN NUTZFAHRZEUGE GmbH

**TSCHANN**  
Competence in trucks

Tschann Nutzfahrzeuge GmbH  
Samergasse 20 • A-5020 Salzburg  
Tel.: +43 (0)662 88 995 - 0  
E-Mail: office@tschann.biz

www.tschann.biz



## Konkrete Alternative

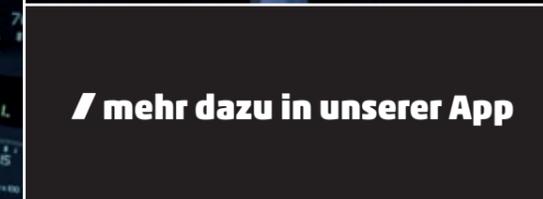
*Volvo Trucks bringt den LNG-Antrieb für den schweren Regional- und Fernverkehr in Schwung.*

Die Senkung klimaschädlicher Emissionen im Speditionsgewerbe ist eine Herausforderung, der sich alle nach und nach stellen müssen. Ab 2019 ist eine Angabe zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von schweren Nutzfahrzeugen vorgeschrieben, um letztlich eine nachhaltige Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. Man kommt nicht umhin festzustellen, dass unsere Gesellschaft und unser Lebensstil ohne das Verbrennen von Erdöl, sprich Diesel, im Transportwesen, sofort stark ins Wanken geraten würden. Ein Teufelskreis und gleichzeitig ein stetig steigendes unangenehmes Abhängigkeitsverhältnis, das uns alle schon in irgendeiner Form beschäftigt hat. Somit ist die Suche nach sauber(er)en Alternativen die logische Konsequenz. Was könnte man stattdessen in den Tank einfüllen? Die Volvo Trucks-Ingenieure haben bereits 2007 begonnen, konkret über Alternativen zum reinen Dieselantrieb nachzudenken. Auf welchen Antrieb soll man in der Zukunft für schwere Lkw setzen? Elektrisch? Das sagen doch alle und man liest es immer öfter! Die ersten rein elektrischen Lkw haben gerade ihr jungfräuliches Roll-out hinter sich gebracht und versehen ihren Dienst in den Städten. Die geringe Reichweite, lange Ladezeiten und die Massentauglichkeit sowohl bei der Frage der Batterien als auch beim gewaltigen Strombedarf stehen hier wohl noch länger im Raum, aber immerhin, ein Ansatz ist gemacht. Die allgemeine Elektroantriebsysterie erreicht spätestens beim Thema schwere Nutzfahrzeuge auf der Langstrecke ihre Grenze, sofern man nicht unbedingt auf Elon Musk und seine Jünger von Tesla hört. Lässt man die Kirche im Dorf, ist und bleibt der Diesel im Lkw auch in den kommenden Jahren unangefochten die klare Nummer eins. Allerdings tut sich mit dem LNG- (liquefied natural gas) Antrieb mehr und mehr ein neuer Weg auf, der bislang in Österreich praktisch noch keine Beachtung fand. Frankreich, Italien, Großbritannien und selbst Deutschland sind hier zB schon

ein paar Schritte weiter und haben bereits Fahrzeuge mit diesem coolen Kraftstoff in Betrieb. „Blickpunkt LKW+BUS“ war bereits 2011 in Göteborg mit einem Volvo FM aus der Produktentwicklung mit LNG-Technik unterwegs. Was damals noch mit einem Versuchsträger begann, stand nun als Serienfahrzeug zu einem ersten Euro 6-Test in Österreich in Form eines prächtigen Volvo FH 460 LNG an der Abfahrtsrampe in der

neuen Volvo Trucks-Filiale in Weißkirchen. „Neben den Vorteilen bei der Verbrennung ist Erdgas preisgünstig und in großen Mengen vorhanden. Damit ist ein großmaßstäblicher Einsatz machbar“, heißt es nun dazu seitens der Schweden.

**Kosten-Nutzen-Analyse** Der als „Gasmotor“ eingestufte unkonventionelle Antrieb unseres FH 460 LNG mit 338 kW (460 PS von 1.700–1.800 U/min<sup>-1</sup>) liefert ein maximales Drehmoment von 2.300 Nm (1.050–1.300 U/min<sup>-1</sup>, ca. 100 U/min<sup>-1</sup> Verschiebung zum Diesel) an der Kurbelwelle ab, das kleinere verfügbare 309 kW-Aggregat (420 PS) wuchtet hier immer noch 2.100 Nm in den Antriebsstrang. Gasmotoren arbeiten üblicherweise nach dem Prinzip eines Ottomotors. Beim Volvo FH LNG (und Volvo FM LNG) bedient man sich eines Tricks, um den Gasmotor nach dem vorteiligen Dieselpinzip laufen zu lassen. Laut Hersteller zieht der Kraftstoffverbrauch dann mit den bekannten Dieselmotoren gleich, liegt jedoch 15 bis 25 % unter dem herkömmlichen Gasmotoren, was einer der wesentlichen Gründe zur Wahl dieses technischen Verfahrens sein dürfte. Die neuen LNG-Fahrzeuge bieten auch noch die gleiche Leistung und identische Fahreigenschaften wie die rein mit Dieselmotoren betriebenen Modelle. Selbst die dritte Bremse der Schweden, die VEB+, arbeitet wie gewohnt, da die Verdichtung gleich ist. Erstaunlich ist jedoch, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich unter dem gewohnten Dieselniveau liegt, meint Hans-Peter Szabo



**/ mehr dazu in unserer App**



**Blickpunkt LKW&BUS**  
**TEST**

Gegenüberliegende Seite:

*Unser Testkandidat: der neue Volvo FH LNG mit 460 PS*

**Diese Seite von links oben nach rechts unten:**

*Über 20 bis 100 % weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber der Dieselvariante freut sich Barbara Legenstein, Marketingleiterin Volvo Group Austria.*

*Auf 100 km mit knapp 20 kg LNG ausgekommen*

*Der Tankvorgang dauert ebenso lange wie beim Diesel-Lkw.*

*Der Volvo FH LNG für den Fernverkehr wird mit Erdgas oder Biogas betrieben und bietet dieselbe Leistung wie ein Diesel-LKW.*

*Die Kraftstofftanks für LNG ermöglichen eine Reichweite bis 1.000 km.*

von Volvo Trucks Austria. Je nach eingesetzten Kraftstoffen erreicht man hier eine Absenkung zwischen 20 bis 100% im Vergleich zum reinen Dieselfahrzeug. Durch die Nutzung von Methangas in verflüssigter Form, das beim Verflüssigen um den Faktor 600 im Volumen kleiner wird, kann das Mitführen größerer Kraftstoffmengen ermöglicht werden, sodass die für den Fernverkehr erforderliche Reichweite gesichert ist. Um Methangas flüssig und klein im Volumen zu halten, beträgt der Druck im Tank des Fahrzeuges 4–10 bar und die Temperatur des Treibstoffs frostige –140 °C oder sogar noch weniger. Als Ausgangsbasis kommen sowohl Erdgas als auch Biogas (Bio-LNG) infrage, da beide grundsätzlich zum größten Teil aus Methangas bestehen. Außen ist bei dem Testfahrzeug vor allem der auf der Fahrerseite befindliche zylindrische Edelstahltank auffällig, der in einem besonders aufwändigen Verfahren hergestellt wird. Der Tank ist doppelwandig – zwischen den Wänden befindet sich ein Vakuum zur Isolation des tief heruntergekühlten Treibstoffs. Das ist besonders effizient und entspricht einer 9 m (!) dicken Styroporschicht beim klassischen Häuslbauer. Zum Treibstoffverbrauch gibt man als Faustregel an, dass man mit 20 kg Flüssiggas mit einem 40-Tonner ca. 100 km weit kommt! Mit den max. 205 kg, die bei unserem Testwagen mitgeführt werden konnten, ließe sich somit eine Reichweite von ca. 1.000 km erzielen, dies war gleichzeitig der größte lieferbare Tank. Die Betankung des Fahrzeugs dauert zirka gleich lang wie beim klassischen Diesel und läuft vollkommen unkompliziert und sauber ab. Lediglich Thermohandschuhe sind dabei aus Sicherheitsgründen gefragt. Auf der rechten Fahrzeugseite befinden sich zusätzlich ein kleiner Diesel (170 l) und ein AdBlue-Tank (64 l), die zum Gelingen des Zündverfahrens nach Rudolf Diesel und der nachfolgenden Abgasreinigung ihren Sold leisten müssen. Der innermotorische Trick läuft wie folgt ab: Um den dritten Takt, den Arbeitstakt, durch das Selbstzünden des Kraftstoffs in Gang zu bringen, wird eine kleine Menge an Diesel (5%) benötigt. Das gekühlte verflüssigte Methangas wird während der Fahrt erwärmt, mit Druck beaufschlagt und wechselt dabei vom flüssigen in den gasförmigen Aggregatzustand. Eingespritzt wird mit einer kleinen Pilotdieselvorhut – gefolgt von der Gaskompanie. Die Selbstzündung via Dieselmotorkraftstoff setzt den Verbrennungsvorgang in Gang und das Methangas (95%) übernimmt dann sozusagen den Hauptteil der Verbrennungsattacke. Laut Volvo Trucks kann man mit der zweiphasigen Methode den Wirkungsgrad eines Ottomotorverfahrens um 25% toppen! Im Vergleich zu anderen gasbetriebenen Motoren, bei denen der Kraftstoff durch den Zündfunken an der Zündkerze gezündet wird, setzt man hier also den Diesel als zündendes Medium ein. Volvo geht damit bewusst einen völlig anderen Weg als sein schwedischer Mitbewerber und auch die Italiener, die interessanterweise beide auf ein reines Ottoverfahren bei ihren LNG-Versionen setzen. Fährt man den FH LNG mit fossilen Brennstoffen, lassen sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch diese Methode um etwa 20% gegenüber reinem Dieselmotorbetrieb senken. Um eine 100%ige Reduktion zu erreichen, müsste der fossile Dieselmotorkraftstoff durch HVO (hydrierte Pflanzenöle) ersetzt und mit Bio-LNG zusammengeführt werden. Noch zu erwähnen wäre, dass das Gas am Fahrzeug nicht mehr gekühlt wird! Daher sollte es unmittelbar nach dem Tankvorgang verfahren werden. Man spricht von einem Zeitfenster von rund fünf Tagen, da es sich sonst zu weit erwärmt und gezielt automatisch abgelassen werden müsste, um den Druckanstieg im Tank im Zaum zu halten. Tanken und ein paar Tage in der Sonne stehen lassen, geht zwar, kostet aber Geld, weil das Gas dann irgendwann abzischt. Da Methangas zudem ein sehr starkes und langlebiges Treibhausgas ist, sollte dies unbedingt vermieden werden. Aus diesem Grund muss die Verbrennung im Motor möglichst perfekt ablaufen. Geht das LNG beim Fahren aus, bleibt dieser Truck nicht sofort völlig liegen, allerdings kommt es zu einer sehr starken Leistungsreduktion. Rund 50 PS bleiben etwa aufrecht, mehr könnte man zwar machen, allerdings würde der Wagen dann als BiFuel und nicht mehr als mit Gas betrieben an den Start gehen. Da in Deutschland

soeben eine Mautbefreiung für mit Gas betriebene Nutzfahrzeuge durchgeboxt wurde, versteht man das Warum!

Innen fiel beim Testwagen auf, dass, nachdem wir uns mittlerweile an zwei Tankuhren gewöhnt haben, hier nun gleich drei am Dashboard Auskunft über den Stand der Betriebsmittel informieren. Nebst der erstaunlich harmonisierenden Technik können wir nach den ersten Onroad-Testkilometern praktisch alle dem Diesel zugeschriebenen Fahreigenschaften für dieses neue Antriebskonzept attestieren. Bis auf ein leicht unterschiedliches Motorengeräusch kann man eigentlich „business as usual“ sagen, womit man ohne Kompromisse bei Fahreigenschaften, Verbrauch und Zuverlässigkeit auf Gasantrieb umstellen könnte. Warum könnte? Nun, momentan gibt es nur eine Tankstelle im geliebten Österreich (Ennshafen), die den coolen Kraftstoff liefern kann. Allerdings ist nach unseren Informationen ein Ausbau des Netzes im Entstehen und auch Haustankstellenkonzepte sind möglich. Werkstestfahrer Calle Wiman kam direkt aus Italien zum Test und berichtete von einer Tankstelle, wo täglich 70 bis 80 Fahrzeuge LNG tanken. Im Ausland ist man wirklich deutlich weiter und versucht sich mehr und mehr aus der Dieselmotte zu befreien. In China soll diese Antriebstechnik sogar bereits zum Alltag gehören. Maßnahmenpakete der EU-Kommission und der Mitgliedstaaten zur Sicherung der langfristigen Energieversorgung in Europa sehen mittlerweile Strategien zum Ausbau der LNG-Infrastruktur vor. Volvo Trucks arbeitet zusammen mit Gasversorgern und Kunden am Ausbau der LNG-Infrastruktur in Europa. Skurrilerweise ist in unseren Nachbarstaaten nur eine Energieabgabe für verflüssigtes Erdgas fällig, hierzulande knallt man natürlich die deutlich höhere Mineralölsteuer drauf. Da beispielsweise Deutschland den Mehrpreis des Fahrzeugs mit bis zu 20% fördert, ist nun langsam die heimische Politik gefragt, tätig zu werden, und könnte sich dann gleich auch noch um das Thema Mautbefreiung kümmern.

Der Aufpreis für die neue LNG-Technik ist momentan noch recht beachtlich. Bei der momentanen Preisdifferenz zum Diesel von ca. 20 Cent kann man laut Hersteller bei 130.000 km Jahreslaufleistung in etwa vier Jahren die Mehrkosten der Anschaffung hereinfahren. Geht der Dieselpreis durch die Decke und der Preis für LNG bleibt gleich, erreicht man den break even point entsprechend früher.

**Komfort und Features** Neben dem gewohnten Komfort und den üblichen Features des FH bleibt als letzter Newsfeed zu erwähnen, dass die Schweden mit Volvo Dynamic Steering (VDS) mittlerweile das nächste Kapitel in der Erfolgsgeschichte dieser einzigartigen Lenkanlage aufschlagen. Schlagworte dazu sind: Volvo Dynamic Steering mit Stabilitätsassistent und Volvo Dynamic Steering mit Spurhalteassistent. Noch bevor ein Fahrzeug richtig ins Schleudern gerät, lenkt Volvo Dynamic Steering aktiv bereits gegen, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. In Kooperation mit dem Spurhalteassistent erfolgt via VDS eine leichte Drehung des Lenkrads in die entsprechende Richtung, gepaart mit einem schwachen Vibrieren des Lenkrads, um dem ungewollten Verlassen des Fahrstreifens entgegenzuwirken (ab 55 km/h)! Zusätzlich kann nun auch der Kraftaufwand beim Lenken mehrfach individuell, sowohl fürs Einlenken als auch im Bereich der Rückstellkräfte, angepasst und via Fahrerkarte am Fahrzeug hinterlegt werden. Als Resümee nach diesem Kurzttest bleibt haften, dass Flüssiggas vorerst wohl die beste auf dem Markt verfügbare Alternative zum Diesel auf dem langen und steinigen Weg zu Zero Emission für den Schwer- und Fernverkehr zu sein scheint. Mit dem LNG-Antrieb hat man die Karten auf jeden Fall neu gemischt, kämpft an vorderster Front der Entwicklung und schafft seinen Kunden je nach Einsatzgebiet erweiterte Möglichkeiten, die Betriebskosten zu senken sowie ihre Klimabilanz deutlich zu verbessern! Volvo FH LNG und Volvo FM LNG verfügen über eine Typzulassung für das gesamte Fahrzeug und sind nach Europannorm ECE R110 zertifiziert. Der nun schon 25-jährige Jubilar Volvo FH ist auf jeden Fall innovativ wie nie zuvor! **/// Martin Zarazik**



## Gute Tat fürs Klima

*Das Interesse an LNG ist groß. Unser Test des Erdgas-Scania offenbarte keine Abstriche.*

Laut RAG Austria AG können pro Lkw bis zu 20.000 kg CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden im Vergleich zu einem EURO 6-Diesellkw. Auch Feinstaub und Stickoxide sollen um 95% bzw. um 70% verringert werden. AdBlue und ein Katalysator sollen nicht mehr erforderlich sein. Auch Lärmemissionen würden um bis zu 50% vermindert. Aber wo sind die Tankstellen? In Österreich gibt es bisher nur eine LNG-Tankstelle im Ennshafen bei Linz, die von der RAG Austria AG seit 2017 betrieben wird. Das Erdgas aus vorwiegend heimischen RAG-Erdgaslagerstätten wird in eigenen LNG-Tankwagen angeliefert und in einer LNG-Anlage aufbereitet. Es werden pro Tag ca. 2 t hergestellt, die dann in der LNG-Tankstelle Ennshafen genutzt werden. Deren Kapazität beträgt 10–15 LNG-Lkw. pro Tag.

**Scania G 410 A4X2NA LNG** Ganz in Grün (Bamboo Green) strahlt uns das G-Fahrerhaus des Scania entgegen. Das LNG-Emblem auf der Fahrertür und die speziellen Edelstahltanks mit ihren Messinstrumenten und verschiedenen Abdeckungen machen deutlich, wir testen einen Erdgas-Lkw. Der Truck ist mit dem leistungsstärksten neuen 13 l-Gasmotor ausgestattet, der in Leistung und Drehmoment Dieselmotoren um nichts nachstehen soll. Die erste Erfahrung, die wir mit diesem Fahrzeug machten, war der Tankvorgang. Eine Unmenge von Warnpiktogrammen an der LNG-Tankstelle und die Sicherheitsbekleidung des Technikers, der unser Fahrzeug betankte, machten uns neugierig. Die Schutzausrüstung dient vor allem dem Schutz des Fahrers vor den niedrigen Temperaturen (–161 °C) des Flüssiggases. Nach dem Tankvorgang starteten wir unseren Test des Scania G 410 LNG. Ganz so einfach war dieser Einstieg aber nicht, da wir dieses Fahrzeug nur an der linken Fahrzeugseite betanken konnten und just auf dieser Seite eine vorgeschriebene Sicherheits-

wand den Einstieg behinderte. Durch die relativ kurzen Tankleitungen musste aber das Fahrzeug nahe an dieser Wand abgestellt werden. Im Fahrzeug angekommen, empfängt uns der typisch geräumige und sehr gut verarbeitete Scania Innenraum des G-Fahrerhauses. Auf den ersten Blick finden wir keine Unterschiede zu einem herkömmlichen Cockpit von Scania. Erst bei genauerem Hinsehen entdecken wir,

dass der Kraftstoffverbrauch nicht wie üblich in Liter/100 km, sondern in kg/100 km angegeben wird. Die Fahrt verläuft angenehm und mit leisem Motorengeräusch. Die geringe Geräuschemission von 62–65 dB(A) bei 85 km/h und von 60–62 dB(A) bei 60 km/h ist im belebten Stadtverkehr von Vorteil (Piek Noise Zertifikat max. 72 dB(A) auf 7,5 m) Der OC13-Gasmotor mit sechs Zylindern basiert auf dem bewährten 13 l-Motor von Scania. Er arbeitet nach dem Otto-Prinzip. So wie bei einem Benzinmotor wird die Verbrennung über Zündkerzen initiiert. Gasmotoren, die nach diesem Prinzip arbeiten, haben kürzere Wartungsintervalle als Dieselmotoren. Scania hat es jedoch geschafft, ein längeres Wartungsintervall zu erreichen, wobei die Lebensdauer der Zündkerzen derzeit das Limit setzt. Motor-Service ist alle 45.000 km fällig, wobei Zündkerzen & Gasfilter gewechselt werden, alle anderen Serviceintervalle entsprechen den normalen Vorgaben für Diesel-Fahrzeuge. Die Servicearbeiten können in allen Scania Werkstätten durchgeführt werden.

**Motor und Getriebe** Der Scania OC13-Gasmotor bietet eine maximale Leistung von 410 PS bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und ein maximales Drehmoment von 2.000 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.100–1.400 U/min. Diese Daten garantieren, dass wir auf unserer Testfahrt auf der Autobahn A1 und auf der Bundesstraße 1 immer ausreichend motorisiert sind. Sowohl hinsichtlich →

Blickpunkt LKW & BUS  
**TEST**



**SCHWARZMÜLLER**  
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

## Die Supertools für Ihren Erfolg



Die intelligenten Fahrzeuge von Schwarzmüller bringen mehr: plus 40 Prozent Einsatzzeit, plus 1.000 Kilogramm Nutzlast. Oder sie verbrauchen weniger: minus 2 Prozent Treibstoff, minus 5 Minuten Entladezeit bei jeder Anlieferung. Freuen Sie sich auf diese Supertools!  
[www.schwarzmueller.com](http://www.schwarzmueller.com)

**Gegenüberliegende Seite von oben links nach unten rechts:**

*Scania Test Officer René Seckler betankt das Testfahrzeug.*

*Im stehenden Tank lagert der flüssige Stickstoff für die Kühlung, links der liegende LNG-Tank.*

*Scania G 410 LNG, die Betankung erfolgt auf der linken Fahrzeugseite.*

*Preisauszeichnung an der Erdgas-Tankstelle*

*Tankschutzausrüstung im Außenstufach, die Fahrertür mit breitem Öffnungswinkel*

*OC13-Gasmotor mit sechs Zylindern und Zündkerzen nach dem Otto-Prinzip*

*Das hochstehende Rohr dient dem Druckausgleich, sollten die LNG-Tanks durch Erwärmung zu viel Druck erzeugen.*

*LNG-Edelstahltanks mit Messinstrumenten und verschiedenen Anschlüssen*

Beschleunigung als auch vom Durchzug her zeigte sich dieser Motor von seiner besten Seite. Gegenüber einem Dieselmotor mussten wir keinerlei Abstriche hinnehmen. Der OC13-Gasmotor erfüllt selbstverständlich bereits die Abgasnorm 6 D. Wie gewohnt schaltet das Scania Opticruise-Getriebe GRS895R schnell und zuverlässig und unterstützt uns hervorragend auf unserer Fahrt. Es handelt sich dabei um ein automatisiertes Schaltgetriebe mit zwölf Gängen und zwei Retourgängen. Dieses Getriebe verfügt über eine Vorgelegewellenbremse, welche die Schaltzeiten beim Hochschalten deutlich reduziert. Momentan sind für dieses Fahrzeug weder eine Eco-Roll-Funktion noch die Puls and Glide-Funktion noch Seitenverkleidungen (wegen der platzbeanspruchenden LNG-Tanks) verfügbar. Da die Bremswirkung einer Motorbremse beim Gasmotor zu gering wäre, wurde darauf verzichtet. Stattdessen tritt der Scania Retarder R4100D mit Freilauffunktion und einer maximalen Bremsleistung von 500 kW in Aktion.

**Unser Fazit** Der Scania G 410 A4X2NA LNG mit seiner Reichweite von bis zu 1.100 km wird jedem Transportauftrag gerecht. Was aber fehlt, ist die dazugehörige Infrastruktur. Es liegt am politischen Willen (zB mit Mautbefreiungen für LNG-Fahrzeuge, wie sie in Deutschland kürzlich beschlossen wurden), wie sich diese durchaus interessante Technologie in Zukunft entwickeln wird. // Harald Pröll

**/ mehr dazu in unserer App**



## Feinverteiler

*Für die Citylogistik ist der kleine Scania eine echte Größe. Die Gene sind eindeutig.*

Im Schatten seines großen Bruders R und des Mitstreiters G hat der Scania mit dem P in der Typenbezeichnung die Aufgabe des Distributionslastwagens. Freilich kann der 18-Tonner seine Abstammung vom schweren Lkw nicht leugnen. Unser Fokus bei der Testfahrt lag auf dem neuen 71-Sechszylinder-Motor DC07. Der kleine Antrieb ist für den Zweiaxser bei unspektakulärer Topografie ohne Zweifel ausreichend. Das tief montierte DayCab-Fahrerhaus mit nur rund 1.100 mm Einstieghöhe – komfortabel über zwei Stufen erreichbar – bietet Platz für eine schmale Liege. In dieser Liga ist oftmaliges Ein- und Aussteigen, weniger das Übernachten an der Tagesordnung. Von daher also zutreffend konzipiert. Der in Orche Yellow gehaltene P-Scania mit Kofferaufbau von Schmitz Cargobull zeugt vom typischen Design der Schweden. Um den Luftwiderstand möglichst gering zu halten, wurden Front, Dach, Seitenpartien und Unterboden analysiert und in der Folge optimal überarbeitet. Im Einklang mit der Analyse wurden alle Spaltmaße verkleinert und die Linienführung des Fahrerhauses der Aerodynamik unterworfen. Auch die markante Beleuchtung und sogar die Zusatzscheinwerfer bzw. die Positionsleuchten sind nun bündig montiert, um dem Fahrtwind keine Angriffsfläche zu bieten. Wie in jedem Scania ist auch in der P-Klasse der Fahrerarbeitsplatz eine primäre Komponente. Lenkrad und Fahrersitz können perfekt an den jeweiligen Fahrer angepasst werden. Ein angenehmes Raumgefühl stellt sich bei uns durch die Tatsache ein, dass alle Fahrerhäuser von Scania in der neuen Generation etwas länger sind und sich die Innenräume in Längsrichtung vergrößert haben. Die kompakten Abmessungen des DC07-Motors erlauben einen um 95 mm niedrigeren Motortunnel im Innenraum des P-Fahrerhauses. Dieser erhöht die Bewegungsfreiheit des Fahrers erheblich. Um dessen wichtigste Dinge aufzubewahren, sind genügend Stauräume vorhanden, ohne dass das Fahrerhaus überladen wirkt. Der seitliche untere Stauraum ist nun von innen und außen zugänglich. Eine neu konstruierte Fahrerhauslagerung sorgt auf unserer Testfahrt

für eine vibrationsfreie Fahrt mit besonders hohem Komfort. Durch die erhöhte Sitzposition, die tiefer ausgeschnittenen Seitenfenster und größere Fensterflächen hat der Fahrer besten Einblick in das Verkehrsgeschehen. Zudem wurde die Instrumententafel geringfügig abgesenkt, um die Sicht nach vorn zu verbessern. Optional kann das zusätzliche „City Safe“-Fenster in der Beifahrertür geordert werden. Es erleichtert im dichten Verkehr das bessere Erkennen anderer Verkehrsteilnehmer, wie Kinder, Fußgänger und Radfahrer, in der Nähe des Fahrzeugs. Ein Nachteil des in die Tür integrierten Fensters ist, dass das Beifahrerfenster nicht mehr geöffnet werden kann. Die Materialien des Armaturenbretts sind, wie wir bei Scania gewöhnt sind, wertig ausgeführt. Die wichtigsten Informationen werden sowohl analog als auch digital dargestellt und sind einfach und klar abzulesen. Zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich mittig ein zentrales Display, das uns eine Menge zusätzlicher Informationen über den Status des Fahrzeugs zur Verfügung stellt. Das rechts vom Fahrer positionierte Infotainment-System enthält 7“-Farbbildschirm, Navigationssystem und Bluetooth-Schnittstelle für zwei unterschiedliche Mobiltelefone. Über das Leder-Multifunktionslenkrad können wir Tempomat sowie Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen.

**71-Aggregat** Der Scania DC07 basiert auf einem bewährten und robusten Sechszylinder-Motor, der in unterschiedlichen Fahrzeugen bereits zum Einsatz kommt. Alle Überwachungs- und Steuersysteme für dieses Aggregat hat Scania selbst entwickelt. Dieser Motor ist in den Leistungsstufen 220, 250 und 280 PS erhältlich. Unser Motor stellt eine maximale Leistung von 280 PS bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und ein maximales Drehmoment von 1.200 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.050 bis 1.600 U/min bereit. Durch sein hohes Drehmoment bei bereits niedrigen Drehzahlen ist dieser Motor für die komplexen Aufgaben im urbanen Bereich bestens geeignet. Scania verbaut wie in den

Gegenüberliegende Seite:

Der Scania P280 mit neuem, gewichtsoptimiertem Motor, CitySafe-Fenster in der Beifahrertür und elektrischer Parkbremse

Blickpunkt LKW&BUS  
**TEST**

Diese Seite von oben nach unten:

Die Testfahrt erfolgte auf der Südautobahn, auf Bundesstraßen und innerstädtisch.

Links die EPB mit Autohold, rechts das Infotainment-System

Klein, aber fein ist der neue Motor, spontan im Antritt und sparsam im Verbrauch.

Das Staufach auf der Fahrerseite ist von innen und außen zugänglich.

meisten anderen seiner Motoren einen Turbolader mit fester Turbinengeometrie und verwendet reibungsarmes Motoröl, das zur positiven Treibstoffbilanz beitragen soll. Um die Euro 6-Abgasnorm zu erfüllen, setzt Scania auf eine Abgasnachbehandlung mittels katalytischer Reduktion (SCR-only), wobei auf eine Abgasrückführung verzichtet werden kann. Ein bis zu 10% geringerer Kraftstoffverbrauch gegenüber früher soll im urbanen Bereich erreichbar sein. Oft ist der größere 9l-Fünfzylinder DC09-Motor die erste Wahl bei Kunden. Aber der DC07 punktet mit einer Gewichtersparnis von 360 kg, die eine dementsprechende höhere Zuladung erlaubt. Im Verteilerverkehr wird von den Transporteuren selten dauerhaft mit der vollen Ausladung gefahren. Zu Fahrtbeginn wird zB mit 18t begonnen, die nach wenigen Auslieferungen schnell auf unter 12t sinken können. Somit ist der kleinere DC07-Motor eine echte Alternative für den städtischen Verteilerverkehr, die Abfallentsorgung und für Arbeiten zur Instandhaltung. Insgesamt überrascht uns das Triebwerk mit seinem vibrationsarmen und leisen Laufverhalten. Die Leistungsentfaltung erstaunt mit ihrem spontanen Antritt und wir haben auf unserer Fahrt nie das Gefühl, untermotorisiert zu sein. Auf unserer Teststrecke hält sich der Durchschnittsverbrauch mit 21,8l/100 km erfreulich in Grenzen.

**Opticruise-Getriebe** Zur Kraftübertragung wird das Opticruise-Getriebe GR875 eingesetzt. Es ist das kleinste Getriebe von Scania, das mit acht Vorwärtsgängen und einem Retourgang ausgestattet ist. Es schaltet dank Vorgelegewellenbremse besonders schnell und zuverlässig.

**Bremsen** Die Betriebsbremse verzögert unser Fahrzeug zuverlässig. Eine automatische Motorbremse (Auspuffklappenbremse) unterstützt mit bis zu 105 kW bei 2.500 U/min die Betriebsbremse wirkungsvoll. Leider ist unser Testfahrzeug nicht mit einem zusätzlichen Retarder ausgerüstet, der das längere Bergabfahren auf der Autobahn A21 noch entspannter machen würde. Unser Fahrzeug ist mit der Elektropneumatischen Feststellbremse (EPB) mit Autohold ausgestattet. Autohold hält das Fahrzeug ohne Zeitbegrenzung still, wenn das Fahrzeug bis zum Stillstand abgebremst wurde. Die elektropneumatische Feststellbremse mit Autohold bietet eine besonders sicherere und komfortable Alternative zur pneumatischen Feststellbremse. Selbst wenn der Fahrer vergisst, die Feststellbremse zu aktivieren, zieht das System nach Überprüfen mehrerer Faktoren diese automatisch an, was unserer Meinung nach ein echtes Sicherheitsplus ist. // Harald Pröll



**/ mehr dazu in unserer App**





## Hahn im Korb

*Alles schart sich um den Champ Jochen Hahn. Er ist nun zum fünften Mal Europameister im Truck Racing. Iveco freut's.*

Schon nach dem Sieg in Le Mans konnte sich Iveco als FIA European Truck Racing Sieger 2018 bezeichnen, nachdem mit insgesamt 14 gewonnenen Rennen eine bravouröse Leistung über die gesamte Saison erbracht wurde. IVECO dominierte die FIA ETRC 2018 mit dem Team „Die Bullen von IVECO Magirus“, und dank der Leistungen von Jochen Hahn konnte auch ein erster Platz in der Fahrerwertung erreicht werden. Der Deutsche wurde bereits zum fünften Mal zum Gesamtsieger gekürt, als er auf dem Le Mans-Ring seinen zweiten Sieg errang. Steffi Halm belegte in ihrer Debütsaison mit ihrem IVECO Truck Nummer 44 den sechsten Platz und startete als neue Teamleiterin des Schwabentruck-Teams und einzige Fahrerin der Meisterschaft. Einen erneuten Start-Ziel-Sieg konnte Jochen Hahn beim Finale in Jarama für sich verbuchen. Man könnte sagen: Wenn's läuft, dann läuft's. Gegen den neuen Champion Hahn und seinen Iveco schien kein Kraut gewachsen. Der letzte Renntag der FIA European Truck Racing Championship in der Saison 2018 begann auf dem Circuito del Jarama im Norden Madrids erneut mit einem wolkenlosen Himmel und Temperaturen um die 10 Grad. Kaum war die Sonne aufgegangen, stand schon das Warm-up an. Bereits im zweiten Rennen am Vortag waren drei der an dem schweren Crash beteiligten Race-Trucks im Rennen zuvor, der Mercedes von Norbert Kiss sowie die beiden MAN von Jamie Anderson (GBR) und Luis Recuenco (ESP), wieder gestartet. Der Iveco von André Kursim war dann schließlich am nächsten Morgen gegen halb sechs rennfertig geworden. Bei den Reparaturen bewies die Truck Racing-Family wieder einmal ihr Solidaritätsverständnis. Team- und markenübergreifend halfen die Mechaniker. Der MAN des Tschechen Frankie Vojtisek war dann aber dennoch nicht mehr fahrbereit. Im Warm-up ließ man es dann eher etwas ruhig angehen. Einmal waren die Pistenverhältnisse sicher-

lich noch nicht optimal, andererseits schien eine Reihe von Piloten die 15 Minuten wohl nur nutzen zu wollen, um zu schauen, ob das Dienstfahrzeug auch tatsächlich laufen würde. Viele Zeiten waren einfach jenseits von gut und böse. Jochen Hahns Bestzeit lag tatsächlich um mehr als zehn Sekunden über der vom Samstag – so langsam konnte der Iveco über Nacht nicht geworden sein. Es war aber eben auch nur das Warm-up, und das Team Hahn Racing hatte schon das optimale Setup gefunden, da gab's nichts mehr zu testen. Dennoch legten gegen Ende noch einige der Top-Piloten etwas nach. René Reinert (GER) fuhr schließlich mit seinem blauen MAN die schnellste Runde, 1:58,630. Neben dem Deutschen blieben am Ende dann doch noch weitere fünf Piloten unter zwei Minuten. Das sonntägliche Zeittraining begann schließlich mit rund halbstündiger Verspätung. Im vorherigen Rahmenrennen der Tourenwagen hatte es einen Schaden an der Strecke gegeben, dessen Beseitigung erhebliche Zeit in Anspruch nahm. Lange fuhren die Truck Racer dann aber auch nicht. Gerade mal sechs Race Trucks hatten eine schnelle Runde absolviert, da gab es die rote Flagge. Offensichtlich war da irgendwo Diesel auf der Piste, der erst beseitigt werden musste. Hahn hatte aber zuvor schon gezeigt, dass er weiterhin auch „schnell“ kann, 1:57,004. Das war dann auch am Ende die schnellste Zeit. In einem nicht gerade optimal verlaufenen Qualifying schafften schließlich noch der Tscheche Adam Lacko (Buggyra Freightliner), Lokalmatador Antonio Albacete (MAN), René Reinert, sein MAN-Markenkollege Jose Rodrigues (POR), Norbert Kiss, die beiden Deutschen Steffi Halm (Iveco) und Sascha Lenz, der Engländer Shane Brereton und der Franzose Anthony Janiec (alle MAN) den Sprung in die Top-Ten für die Super Pole. Bis diese dann gestartet werden konnte, kamen noch einige weitere Minuten Verspätung dazu. Hahn zeigte schon

direkt, an seinem Setup gab es wirklich nichts mehr zu verbessern, 1:56,375. Damit unterbot der Iveco-Pilot seine Superzeit vom Vortag noch einmal um knapp zwei Zehntel, natürlich war das die Pole für das anschließende Rennen. Doch auch Albacete legte kräftig zu. Der Spanier brauchte am Ende vier Zehntel mehr und war so der zweite Pilot am Rennwochenende mit einer 1:56er-Zeit. Lacko und Lenz holten sich die Plätze in der zweiten Startreihe, wobei der Tscheche um gerade mal drei Hundertstel schneller war als der MAN-Pilot. In der Startaufstellung folgte Kiss vor Jose Rodrigues, Reinert, Janiec, Steffi Halm und Brereton. IVECO war diese Saison technischer Sponsor



von „Die Bullen von IVECO Magirus“, der Partnerschaft von Schwabentruck Team und Hahn Racing. Das Team Schwabentruck vertritt die Marke seit neun Jahren, während das Team Hahn zum zweiten Mal an Bord eines Stralis Renntrucks startete. Die Marke unterstützte das Team mit zwei Stralis 440 E 56 XP-R 5, 3t-Renntrucks, die von einem IVECO Cursor 13-Motor angetrieben werden, der beeindruckende 1.180 PS und mehr als 5.000 Nm Drehmoment liefert. Diese Fahrzeuge sind speziell für eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt und das Ergebnis umfangreicher Verbesserungen durch die Teams. //

Gegenüberliegende Seite:

Jochen Hahn auf Iveco ist zum fünften Mal Europameister im Truck Racing.

Diese Seite oben und unten:

Auf dem Podium in Le Mans: Sascha Lenz, Jochen Hahn und André Kursim

Vorletztes Rennen der Saison in Le Mans: Truck 44 mit Steffi Halm und Truck 11 mit André Kursim

## Kontaktpflege

Unter dem Motto „Shaping tomorrow's transportation. Together.“ präsentierte Knorr-Bremse, Weltmarktführer von Bremssystemen und ein führender Anbieter von Subsystemen für Schienen- und

Nutzfahrzeug wird auf Basis heutiger und zukünftiger Fahrerassistenzsysteme schrittweise in den Markt einzug halten. Auf dem IAA-Freigelände demonstrierte ein Vorserienfahrzeug von Knorr-Bremse, welche Fähigkeiten ein autonomes Fahrzeug heute schon haben kann. Der komplett selbsttätig fahrende Lkw kombiniert die 2016 von Knorr-Bremse vorgestellte Autonomous-Yard-Maneu-



Themeninsel rund um die Verkehrssicherheit am Knorr-Bremse-Messestand

Nutzfahrzeuge, auf der IAA in Hannover seine Produktoffensive für das Transportwesen – interaktiv, fokussiert und als konkrete Antwort auf aktuelle wie künftige Herausforderungen der Branche. Im Zentrum der Präsentationen stand die Themeninsel Traffic Safety für Truck und Trailer. Zu den Highlights gehörten hier die beiden neuen Scheibenbremsengenerationen SYNACT® und NEXTT® sowie die neue Bremssteuerung (Global Scalable Brake Control). Alle drei Systeme erreichen nicht nur einen neuen Grad an Effizienz, GSBC ist zudem die Plattform für die vielen kommenden Assistenzsysteme und das hochautomatisierte Fahren. Auf reges Besucherinteresse beim Thema Konnektivität stießen das modulare und markenübergreifende Flottenmanagementsystem ProFleet Connect, die Trailer App iTAP sowie das ereignisbasierte Videosystem Safety-Direct. Auch die gezeigten Szenarien zu Ferndiagnose und vorausschauender Wartung fanden große Aufmerksamkeit. Neugier weckte bei vielen Besuchern die Themeninsel Emissionsreduktion und E-Mobilität. Die große Anzahl der von Knorr-Bremse gezeigten Lösungen unterstrich, wie viele Faktoren auf eine deutliche Emissionsvermeidung im Straßentransport einzahlen. Dazu gehören Komponenten wie der neue Kupplungssteller CCA Plus mit integriertem, rein mechanischem Verschleißnachsteller ebenso wie der elektrisch angetriebene Schraubenkompressor. Zukunftsweisend ist das Ladekonzept In Motion Charging (IMC). Bei dieser Technologie lädt das Fahrzeug per Oberleitung während des Fahrens die Batterie und kann auf oberleitungsfreien Strecken mithilfe der Batterie betrieben werden wie ein BEV (Battery Electric Vehicle). IMC besitzt für den Betreiber von Stadtbussen die Vorteile einer kleinen und damit preislich attraktiven Batterie sowie eines ausgewogenen Energiebedarfs über den Tag. An den großen Touchscreens der Themeninsel zum hochautomatisierten Fahren konnten die Gäste die Herausforderungen im Nutzfahrzeug und die diesbezüglichen Lösungen von Knorr-Bremse erleben. Das autonome Fahren im

vering-Lösung mit einem Highway-Pilot-System und ermöglicht so einen weiter automatisierten Gütertransport innerhalb und zwischen einzelnen Logistikzentren (Hub-to-Hub-Transport). Die Fahrzeugkombination aus Zugfahrzeug und Auflieger verfügt über eine 360°-Umfelderfassung als Basis für automatisierte Ausweich- und Überholmanöver auf mehrspurigen Straßen. Die sog. „Fail-operational“-Architektur des Gesamtsystems sorgt dafür, dass das Fahrzeug auch dann manövrierfähig bleibt, wenn kritische Komponenten wie etwa die Lenkung ausfallen. Sowohl das automatisierte Ausweichen und Überholen als auch die Backup-Funktion des Bremssystems bei einem denkbaren Ausfall der Lenkung wurde auf der New Mobility World live in Hannover demonstriert. Bei deaktivierter Lenkung steuert der Lkw durch das gezielte Einbremsen einzelner Räder um ein Hindernis herum und sorgt so für eine reibungslose Fortsetzung des Transports.

**Trailer Innovationspreis 2019 für Kässbohrer** Der Gewinner der „Chassis“-Kategorie, das Multifunktionale Container Chassis K.SHG AVMH von Kässbohrer mit seinem oktagonalen Zentralrahmen ermöglicht die Reduzierung aller Nebenspannungen der geschweißten Komponenten, wodurch das gesamte Chassis so spannungsfrei wie möglich wird. Dadurch werden dauerhafte Schäden vermieden, die bei üblichen Operationen in der Industrie mit einem rechteckigen Zentralrahmendesign oft vorkommen. Die vorderen, mittleren und hinteren Verlängerungen und die sorgfältig gestalteten Verriegelungsmechanismen sorgen für eine benutzerfreundliche Bedienung, auch für den durchschnittlichen Fahrer. „Wir sind ein F&E-orientiertes Unternehmen und integrieren immer die letzten Technologien in unser Geschäft, um unseren Kunden in 55 Ländern eine Spitzentechnologie anzubieten. Den Trailer Innovationspreis auch dieses Jahr zu gewinnen, ist ein großartiger Erfolg und ein wohlverdientes Ergebnis unserer harten Arbeit. Mit unserer starken F&E-Infrastruktur und



Kässbohrer präsentierte auf der IAA den kippbaren Silosattelträger K.SSK mit Digital Touch Control.

der Fähigkeit, neue Technologien zu entwickeln, ist Kässbohrer mit seiner breitesten Produktpalette der Pionier der europäischen Transportindustrie. Kässbohrer verfügt über alle Kapazitäten und Visionen, um unser Erbe fortzuführen und Innovationen zu entwickeln, um die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen und die Branche in den nächsten 125 Jahren voranzubringen“, sagte İffet Türken, Vorstandsmitglied von Kässbohrer. Die Preisverleihung fand auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover statt.

**LAG zurück auf der Bühne** Der belgische Tankwagen-Produzent LAG Trailers hat wieder liegende Silosattelanhänger im Portfolio. Bis dato bauten die Belgier vor allem Kippsiloanhänger. Auf der IAA in Hannover gab es die neuen Produkte zu sehen. Noch heuer soll die erste Serie liegender Silosattelanhänger ausgeliefert werden.

**Feldbinder in Richtung Digitalisierung** Nicht nur in der Lkw-Industrie schreitet die Digitalisierung voran. Feldbinder präsentierte auf der IAA in Hannover sein „FFB Smart Silo Control Hub“ an einem Siloaufleger, der mit einem Touchscreen ausgerüstet ist, wodurch die Bedienung des Fahrzeugs am Heck zentral gesteuert und überwacht wird. Der Fahrer kann am Display den Entladevorgang steuern und anschließend die Fahrzeugeinstellungen speichern, falls er öfters dieselbe Entladestelle anfährt. Am Ende stehen Komfort und Zeitersparnis.

LAG Trailers spielt primär in der Liga für die Mineralölwirtschaft.



Feldbinder Siloaufleger für die Bauwirtschaft



**Neue Drehscheibe** Die Schwarzmüller-Gruppe hat einen neuen Standort in Deutschland eröffnet, um den Aktionsradius des Unternehmens deutlich über Süddeutschland hinaus auszudehnen. Bis 2020 will der österreichische Premiumhersteller flächendeckend im größten europäischen Markt für Nutzfahrzeuge präsent sein. Das gab der CEO der

erforderlich oder notwendig ist, was den Betrieb der Maschine in eingeschränkten innerstädtischen Umweltzonen ermöglicht. Bei Frigoblock wurde eine neue Invertertechnologie in das gesamte vollelektrische Portfolio aufgenommen. Damit sind die Drehzahlen der Drehstrommotoren individuell regelbar.



Schwarzmüller will flächendeckend in Deutschland präsent werden.

Gruppe, Roland Hartwig, auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 in Hannover bekannt. Deutschland ist für das Unternehmen seit 2017 der größte der 21 bearbeiteten Märkte. Mit einer in allen Werken neu organisierten Produktion und einer auf Deutschland abgestimmten Produktpalette will das österreichische Familienunternehmen im Nachbarland noch mehr Erfolg haben. Im fränkischen Eltmann zwischen Bamberg und Schweinfurt an der A70 habe Schwarzmüller eine Service- und Reparaturwerkstätte übernommen, die zum vollwertigen Verkaufs-, Reparatur- und Service-Standort ausgebaut wird, berichtete Hartwig. Vom neuen Standort aus werde der Markt über Franken hinaus nach Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt bearbeitet. Eltmann werde zur Drehscheibe für die Abholung von Neufahrzeugen in Deutschland. Der Standort sei von den Werken in Freinberg (Österreich) und Zebra (Tschechien) gut erreichbar. Darüber hinaus sollen am Standort Miet- und Gebrauchtfahrzeuge und die gesamte Palette der Reparatur- und Wartungsarbeiten für alle 135 Fahrzeugtypen von Schwarzmüller angeboten werden. Dafür werde man innerhalb von zwei Jahren 30 Beschäftigte stationieren, kündigte der CEO an. Die neue Niederlassung verfüge über eine ausreichende Flächenreserve von mehr als 27.000 m<sup>2</sup>.

**Transportkühlung im Doppelpack** Thermo King und Frigoblock zeigten auf der IAA vollelektrische Kältemaschinen mit fahrzeugunabhängiger Leistung, konstanter Kapazität, Plug-and-Play-Installation und intelligentem Energiemanagement, weiters SLXi-Kältemaschinen für Trailer mit neuem, emissionsärmerem GreenTech-Motor. Die neue SLXi-Plattform der Trailer-Kältemaschinen bietet für jeden Kunden und jede Anwendung ein passendes Modell. Dazu zählt das SLXi Hybrid-System, das mit einem Frigoblock Enviro-Drive-Paket und einem Generator auf dem Motor der Zugmaschine konstant elektrische Energie und einen emissionsfreien elektrischen Betrieb ermöglicht.

Die Positionsdatenermittlung der SLXi Hybrid schaltet den Antrieb automatisch zwischen Diesel- und Elektrobetrieb um, wenn dies

Serienmäßige Telematikverbindung, optimierte Temperaturregelung, weniger Kraftstoffverbrauch



**Electric und Hybrid bei DAF** Auf dem Weg zu einem emissionsfreien Transport. Um dieses Ziel zu unterstreichen und seine branchenführende Position in puncto Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen auch in Zukunft deutlich auszubauen, präsentierte DAF auf der IAA das vollständige Sortiment der Innovation Trucks. Dazu gehören der LF Electric und der CF Electric für den mittelschweren und schweren innerstädtischen Verteilerverkehr sowie der CF Hybrid für den Verteilerverkehr mit mittlerer Reichweite, Emissionsfreiheit in Stadtgebieten und für maximale Effizienz. Diese innovativen Lösungen werden entwickelt, um die Luftqualität in Städten zu verbessern und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Der DAF LF Electric ist ein vollständig elektrischer 19t-Lkw für den emissionsfreien städtischen Verteilerverkehr. Der LF Electric verfügt über Cummins-Technologie mit einem Elektromotor mit 195 kW/266 PS (Maximaleistung: 250 kW/340 PS), der durch einen Akku mit bis zu 222 kWh betrieben wird und bei voller Ausladung eine Reichweite von bis zu 220 km bietet. Da der Akku modular aufgebaut ist, kann die Kapazität auf den vom Kunden gewünschten Bereich skaliert werden. Für den städtischen Verteilerverkehr ist die Reichweite von 220 km des DAF LF Electric ideal geeignet.

Der DAF CF Hybrid, der speziell für emissionsfreie Elektromobilität in Stadtgebieten entwickelt wurde, bietet darüber hinaus aber dank der neuesten, sehr sauberen Dieselmotortechnologie eine deutlich größere Reichweite – auch außerhalb der Ballungsgebiete. Die Kombination von elektrischem und Dieselantrieb sorgt für höchste logistische Effizienz. Der DAF CF Hybrid verfügt über den effizienten PAC-CAR MX-11-Motor mit 10,8 l (330 kW/450 PS) sowie einen Elektromotor von ZF (75 kW/100 PS, Maximaleistung: 130 kW/175 PS) mit einem speziellen ZF TraXon-Getriebe für Hybridantriebe. Der Elektromotor wird mit einem 85 kWh-Akku betrieben, der je nach Zugsgesamtwicht eine emissionsfreie Reichweite von 30 bis 50 km ermöglicht. Die Batterien können vom Dieselmotor während der Fahrt auf Fernstraßen und mit einem Gleichstromladegerät an der Ladestation aufgeladen werden. Das Fahrzeug ist mit einer Schnellladefunktion ausgestattet, die 30 Minuten für eine vollständige Aufladung und nur 20 Minuten für eine Ladung auf bis zu 80 % benötigt. ▀



DAF CF Hybrid für den Verteilerverkehr mit mittlerer Reichweite



DAF LF Electric für den städtischen Zustellverkehr



▶ **exklusive Videos gibt's auf**  
[Youtube.com/blickpunktLKWbus](https://www.youtube.com/blickpunktLKWbus)

## Haftung für ein ungeborenes Fohlen

Der Züchter eines Betriebes, in dem hochwertige Pferde für den Westernreitsport gezüchtet und trainiert werden, ließ eine trächtige Stute von Österreich nach Italien befördern. Der Fahrer des beauftragten Transportunternehmers verschuldete durch ein Überholmanöver mit überhöhter Geschwindigkeit und zu geringem Sicherheitsabstand einen Verkehrsunfall, bei dem das ungeborene Fohlen getötet wurde. Der Züchter begehrte nun gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR Schadenersatz für das ungeborene Fohlen, wobei er den Schaden aus den Aufwendungen für die wertvolle Eizelle und den Samen eines Deckhengstes als „Herstellungskosten“ kalkulierte. Bei der Stute handelte es sich offenbar um eine „Leihmutter“. Der Züchter brachte vor, dass er einen Betrag von mindestens 28.000 Euro für das Fohlen hätte erzielen können, wenn er es im Alter von vier Monaten hätte verkaufen können.

Die Schadensberechnung ist insofern interessant, als hier nicht ein aktueller Wert zum Zeitpunkt des Unfalls, sondern ein künftiger Wert unter der Annahme der Geburt eines gesunden Fohlens

Dr. Johannes Sääf,  
Unternehmensberater,  
Vermietung von  
Kraftfahrzeugen,  
[www.saaf.at](http://www.saaf.at)



zugrunde gelegt wurde. Der Oberste Gerichtshof hat in diesem Fall die Gewinnmöglichkeit als selbstständigen Vermögenswert angenommen und als „positiven Schaden“ festgestellt. Bemerkenswert ist weiters, dass Vermögensschäden bei fahrlässiger Zufügung eines Schadens grundsätzlich nicht ersatzfähig sind, in diesem Fall jedoch über die Konstruktion des Rechtsbesitzes an dem ungeborenen Fohlen begründet wurde.

Fazit: Bei Tiertransporten ist auch die Frage der Trächtigkeit und der allfällige Wert der noch im Mutterleib befindlichen Tiere für die Versicherung zu berücksichtigen. //

## Haftet der Frachtführer für Schäden an der Verpackung?

In der täglichen Praxis taucht immer wieder die Frage der Haftung des Frachtführers für den teilweisen Verlust und die Beschädigung von Verpackungsmaterial auf. Um die eigene Haftung auszuschließen, berufen sich die Frachtführer unter Hinweis auf Art. 17 Abs. 4 lit. b CMR oft darauf, nicht für die Verpackung zuständig bzw. verantwortlich zu sein. Wie damit im Streitfall umzugehen ist und welcher Beteiligte was beweisen muss, hatte der oberste Gerichtshof (Geschäftszahl: 7 Ob 45/16) zu entscheiden. Die Klägerin war von der

Beklagten mit dem Transport von Getränken beauftragt worden und verlangte in ihrer Klage neben der Begleichung noch unbezahlter Frachten den Transportmehraufwand, der dadurch entstanden war, dass der Empfänger die Annahme des Transportgutes verweigert hatte. Grund für die Verweigerung war eine sichtbare Beschädigung der Verpackung (hier: besondere Displays, die naturgemäß nicht zum Verzehr gedacht sind). In der Klageschrift wurde behauptet, dass der Frachtführer nur für das Gut bzw. die zu transportierende Ware verantwortlich sei, nicht aber für die Verpackung hafte. Da der Absender für die ordnungsgemäße Verpackung verantwortlich sei, müsse der Frachtführer nur eine äußerliche Prüfung durchführen und lediglich kontrollieren, ob die Verpackung offensichtliche Mängel aufweise. Somit habe der Empfänger bei einer ausschließlich schadhafte Verpackung keinen berechtigten Grund, die Annahme des Transportgutes abzulehnen. Dies sah das oberste Gericht anders. Es bestätigte die Auffassung der zuvor angerufenen Instanzen, wonach die Beschädigung von Getränkedisplays, die zur Lagerung und Aufstellung der Waren konzipiert wurden, als Beschädigung des Gutes zu qualifizieren ist; dies auch dann, wenn die Ware selbst nicht beschädigt wurde. Konkret kann dem Urteil Folgendes entnommen werden:

1. Zum Beförderungsgut zählt nicht nur die Ware selbst, sondern auch die vom Absender zum Schutz beigefügte Verpackung. Daher zählen auch Schutzhüllen, Paletten und zum Verkauf konzipierte „Getränkedisplays“ zur Verpackung. **Verpackungsschäden, die die weitere bestimmungsgemäße Verwendung des Gutes verhindern, sind als Beschädigung des Frachtgutes zu qualifizieren.**
2. Grundsätzlich haftet der Frachtführer für alle Beschädigungen des Gutes innerhalb des Transportzeitraums, d. h. zwischen Übernahme und Ablieferung der Ware beim Empfänger. Es handelt sich um eine verschuldensunabhängige Gefährdungs- bzw. Obhutshaftung („vermutete Verschuldenshaftung im Obhutszeitraum“). Der Absender muss darlegen und beweisen, dass der Frachtführer das Gut in einwandfreiem Zustand übernommen, es einen Schaden erlitten hat und dieser Schaden vor der Ablieferung entstanden ist, möchte er den Frachtführer belangen.
3. Unter gewissen Umständen kann sich der Frachtführer nach Art. 17 Abs. 4 CMR von seiner Haftung befreien. Einer dieser Gründe ist in lit. b zu finden: Eine Haftungsbefreiung ist gegeben, wenn der

Verlust oder die Beschädigung auf das Fehlen oder Mängel der Verpackung zurückzuführen ist.

4. Kann der Frachtführer darlegen, 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, so wird nach Art. 18 Abs. 2 CMR vermutet, dass der Schaden auch hieraus entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte hat jedoch die Möglichkeit zu beweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

5. Für die Kausalität zwischen einem Umstand im Sinne des Art. 17 Abs. 4 CMR und dem Warenschaden genügt die Darlegung ihrer Möglichkeit durch einen substantiierten Sachvortrag. Es ist nicht erforderlich, dass die Wahrscheinlichkeit des Kausalverlaufs tatsächlich nachgewiesen wird.

### Praxistipps: Was sollte der Frachtführer beachten?

1. Überprüfen der Ware und Verpackung bei Inempfangnahme: Hier ist zu beachten, dass sich aus der CMR keine Pflicht des Frachtführers zur Überprüfung der Verpackung ergibt (7 Ob 20/09f). Der Frachtführer hat nur dann die Pflicht, seinen Vertragspartner darauf hinzuweisen, dass die Verpackung ungeeignet ist, wenn der Verpackungsmangel offenkundig war. Liegt ein für jedermann offenkundiger Verpackungsmangel nicht vor, kann dem Frachtführer im Regelfall keine Verletzung einer Warnpflicht vorgeworfen werden (siehe OGH: 7 Ob 5/13f), sollte er den Absender nicht auf den Mangel hingewiesen haben. Die Möglichkeit, sich auf einen Verpackungsmangel zu berufen, bleibt ihm sodann weiterhin uneingeschränkt erhalten.

2. Eintragen von Vorbehalten auf dem Frachtbrief:

- A. Es ist jedenfalls zu empfehlen, dass Vorbehalte hinsichtlich

der Verpackung in den Frachtbrief eingetragen werden, dies zum einen aufgrund der Beweisfunktion des Frachtbriefes gemäß Art. 8 CMR und zum anderen aufgrund der gesetzlichen Vermutung der Ordnungsmäßigkeit der Verpackung im Falle unterbleibender Eintragungen im Frachtbrief. Allenfalls kann aus der Obliegenheit des Frachtführers zur Überprüfung des äußeren Zustandes des Frachtstückes und der Verpackung ein Mitverschulden am entstehenden Schaden angelastet werden.

B. Ein fehlender Eintrag führt zur Vermutung, dass das Gut und seine Verpackung bei der Verpackung äußerlich in gutem Zustand waren. Dabei ist jedoch zu beachten, dass hieraus nicht automatisch der Schluss gezogen werden darf, dass die Verpackung tatsächlich auch zum Schutz vor den auf der konkreten Beförderungsstrecke und den Straßenverhältnissen bei normalem Transportverlauf üblicherweise zu erwartenden Beanspruchungen geeignet war.

C. Ein Eintrag seitens des Frachtführers bewirkt eine Beweislastumkehr, d. h., der Absender muss sodann darlegen und beweisen, dass das Gut nach Übernahme und vor Ablieferung einen Schaden erlitten hat, sofern er dem Frachtführer etwas anlasten möchte.

**Exkurs: Was ist eine Transportverpackung?** Unter einer Transportverpackung versteht man alle Packmittel, Packhilfsmittel und Packstoffe zum Schutz der Ware gegen Verlust und Beschädigung infolge der Beanspruchungen im Transport und Logistikprozess. Des Weiteren dient sie der Gewährleistung der Sicherheit beim Transport als Voraussetzung einer betriebssicheren Verladung und beförderungssicheren Verladung und Behandlung der Güter.

Bei Fragen rund um das Thema Haftung, Frachtführerhaftung bietet Ihnen die LUTZ ASSEKURANZ kompetente Beratung und maßgeschneiderten Versicherungsschutz. //

### Sääf Rent

Kraftfahrzeugs- und  
Liegenschaftsverwaltungs GmbH

T: 01 53 32 089  
M: 0676 51 07 577  
E: [office@saaf.at](mailto:office@saaf.at)  
W: [www.saaf.at](http://www.saaf.at)

Jetzt als Familiengesellschaft auf dem Markt.

- ✓ Optimierung des Fuhrparks
- ✓ Erneuerung & Erweiterung der Flotte
- ✓ Noch mehr Power durch breitere Finanzierung



„Your risk is our business“

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.  
Meidlinger Hauptstraße 51– 53 • A-1120 Wien  
Tel. (01) 817 55 73 • Fax (01) 817 55 73 22  
[office@lutz-assekuranz.at](mailto:office@lutz-assekuranz.at) • [www.lutz-assekuranz.at](http://www.lutz-assekuranz.at)

HCG CORPORATE DESIGNS

## Laderaum bleibt konstant

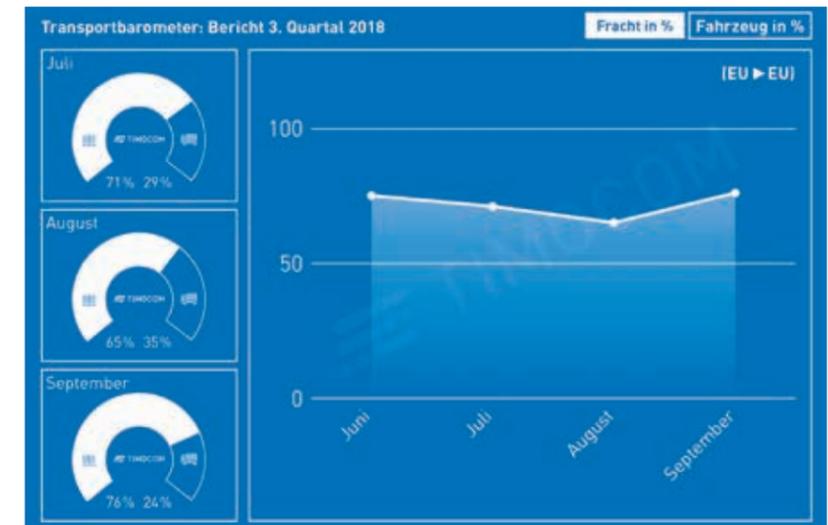
### Keine Sommerdelle und heißer Herbst

Die boomende Wirtschaft in der Eurozone hat auch im dritten Quartal dieses Jahres für eine anhaltend hohe Nachfrage nach Transportkapazitäten auf dem Markt gesorgt. „Die Nachfrage nach Laderaum ist in den Sommermonaten kaum gefallen“, sagt TIMOCOM-Unternehmenssprecher Gunnar Gburek. „Sie bewegt sich auf konstant hohem Niveau.“ Im Durchschnitt standen im Zeitraum von Juli bis August 2018 auf Europas größter Transportplattform, die Teil des Smart Logistics Systems von TIMOCOM ist, 71 Frachtabgebote 29 Laderaumangeboten gegenüber. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zeichnete sich 2017 exakt dasselbe Ergebnis ab. Mit einem Verhältnis von 55:45 präsentierte sich das Angebot von Fracht zu Laderaum im dritten Quartal 2016 hingegen noch deutlich ausgeglichener. Insgesamt wurden im dritten Quartal 2018 in

die Plattform von den rund 127.000 Nutzern europaweit mehr als 40 Mio. (40.836.838) Fracht- und Laderaumangebote eingestellt. Dabei überstieg die Zahl der Frachtabgebote (33.696.838) jene der Laderaumangebote (7.140.018) mit einem Verhältnis von 83 % zu 17 % erheblich. „Eine Sommerdelle hat es auch in diesem Jahr nicht gegeben“, kommentiert Gburek die Zahlen. In den kommenden Wochen sei saisonbedingt mit einer nochmals verstärkten Nachfrage nach Transportkapazitäten zu rechnen. So habe der „heiße Herbst“ für die Logistik bereits begonnen. Hauptursache für Lieferengpässe in Zeiten des Booms: fehlende Lkw-Fahrer. Um kurzfristig Frachtkapazitäten zu schaffen, müssten die vorhandenen Lkw noch besser ausgelastet und Leerfahrten möglichst vermieden werden, so Gburek. Mehr Produktivität könne auch dadurch geschaffen werden, Staus auf den Straßen und an den Verladerrampen zu vermeiden und somit unproduktive Zeiten für die Lkw-Fahrer zu verkürzen. Grundlage der Erhebung sind die Transportbarometerwerte des Smart Logistics Systems von TIMOCOM, der IT-Infra-

struktur für die digital vernetzte Transportwelt. Täglich werden dort international bis zu 750.000 Fracht- und Laderaumangebote eingestellt. //

Nächster  
Anzeigenschluss:  
30. November



**NEU: DER MAN eTGE.  
EMISSIONSFREI  
ELEKTRISCH UNTERWEGS.**



Typisch MAN:

Vollelektrisch für saubere Luft und flüsterleisen Verteiler- und Lieferverkehr: mit dem neuen eTGE bietet MAN die umweltfreundliche Alternative zum herkömmlichen Verbrennungsmotor. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.van.man/at](http://www.van.man/at)





## Reifen-Profis

Service 24 wird europaweiter Pannenservice-Partner für PNEUNET-Kunden.

Vier Jahre nach der Gründung des Reifenservicenetzwerks PNEUNET profitieren Nutzfahrzeugflotten europaweit mittlerweile an über 560 Stationen vom fachkundigen Service qualitätsgeprüfter Reifenexperten. Kunden genießen die Vorteile kurzer Wege, denn für sie ist jeweils ihr bevorzugtes PNEUNET-Mitglied der persönliche Ansprechpartner für alle Vereinbarungen, Konditionen, Leistungen und Abrechnungen – egal wo der Service in Anspruch genommen wird. Da nur markenunabhängige Händler im PNEUNET aktiv sind, stehen überall die vereinbarten Sortimente der jeweils bevorzugten Reifenhersteller zur Verfügung. Neben Reifen für Lkw, Auflieger und Bus wird auch der Reifenservice für Agrar-, Forst- sowie Erdbewegungsmaschinen über PNEUNET abgedeckt.

Wichtiger Leistungsbaustein ist dabei seit Beginn der Pannenservice, europaweit und rund um die Uhr. „Transportleistungen hören oft nicht an der Landesgrenze auf. Unsere Kunden legen aber Wert darauf, dass auch im Pannenfall schnell und unkompliziert Hilfe zur Verfügung steht“, erklärt Dirk Gleinser. Er ist Key-Account-Manager für Nfz-Flottenkunden bei PneuHage und einer der drei Gründungsmitglieder von PNEUNET: „Wir prüfen ständig unsere Prozesse und entwickeln uns entsprechend weiter. In diesem Zuge hat sich gezeigt, dass eine absolut wichtige Anforderung an unseren Pannenservice-Provider die Mehrsprachigkeit ist.“ Ab Januar 2019 wird daher Service 24 die Funktion der Notrufzentrale und der Pannendienst-Koordination für PNEUNET übernehmen.

**Service 24: Verständigung mit den Fahrern in ihrer Muttersprache** Bereits seit 1981 betreut der Anbieter vom Standort Altaussee aus Kunden in der Nutzfahrzeugbranche. Neben der Kernkompetenz Pannenservice erfolgt dies auch in den Bereichen Customer Care, Mobility und

Contract Management. „Unsere Spezialisten in der Notrufzentrale stehen jeden Tag rund um die Uhr zur Verfügung, um Leistungen wie Pannendienst, Abschleppung, Sicherheitsleistungen oder andere Notdienstleistungen zu organisieren und sie kompetent zu betreuen“, sagt Geschäftsführer Jarno Bor. Er hatte in den letzten Jahren beim Aufbau des globalen Netzwerks besonders den Faktor Mehrsprachigkeit im Blick: „Um eine

umfassende Dienstleistung liefern zu können, ist es mittlerweile elementar, dass die Fahrer auch in ihrer Muttersprache verstanden werden – und zwar detailliert, um bei der Pannenbeschreibung und der Lokalisierung im Zweifelsfall auch Kosten zu sparen.“

Aktuell wickelt Service 24 über 600.000 Anrufe pro Jahr ab, leistet in mehr als 40.000 Fällen konkrete Pannenhilfe. Bei rund 12.000 davon war der Reifen die Ursache. Knapp 60 Mitarbeiter in Österreich sowie jeweils weitere 15 in Ungarn und der Slowakei sorgen für eine reibungslose Abwicklung und einen Umsatz von rund 20 Mio. Euro.

**Serviceverbesserung dank Reifenkompetenzzentrum** Durch die Zusammenarbeit mit PNEUNET wird auch das Portfolio von Service 24 in Form eines Reifenkompetenzzentrums erweitert. „Reifenschäden sind zu einem Drittel der Verursacher von Pannen. Wir reden zwar in allen Bereichen über eine Digitalisierung, aber auch in den nächsten Jahren werden wir den Menschen benötigen, um im Rahmen der Pannenhilfe Hilfe zu organisieren und vor Ort umzusetzen“, sagt Bor und fügt hinzu: „Die Qualität, die PNEUNET in den Werkstätten auf einem hohen Niveau bietet, wollen wir auch am Telefon zeigen. Die Mentalität der Partnerbetriebe und der Notrufzentrale muss deckungsgleich sein.“

Dies bestätigt auch Dirk Gleinser: „Unsere Kunden sind zum Erbringen ihrer Leistungsversprechen auf funktionierenden Reifenservice

Foto auf gegenüberliegender Seite:

V. li.: Sebastian Günther (Geschäftsführer Reifen Günther, Diepholz), Dirk Gleinser (Key-Account Manager Lkw PneuHage Unternehmensgruppe, Karlsruhe), Jarno Bor (Geschäftsführer Service 24 Notdienst GmbH, Altaussee), Sascha Kemper (Leitung Einkauf/Vertrieb Reifen Helm GmbH, Hamburg)



und entsprechend fachkundige Analyse und Hilfe im Pannenfall angewiesen. Wir betreuen tausende Einheiten mit unterschiedlichsten Anforderungen, Einsatzbereichen und Routen. Darunter sind nicht nur Mega-Flotten wie DSV. Wir sind auch Reifen-Partner im

Schmitz Cargobull-Servicenetzwerk. Den hohen Erwartungen unserer Kunden können wir nur dann gerecht werden, wenn bis ins Detail alles bestens organisiert ist. Mit Service 24 können wir hier den nächsten Fortschritt realisieren.“

## Neu im Angebot

Traditionsmarke erstmals mit Nfz-Reifen-Portfolio

Premiere für BFGoodrich: Zum ersten Mal präsentierte die Marke ihr Reifen-Portfolio für Lkw und Stadtbusse auf der IAA Nutzfahrzeuge. Ende 2017 stellte BFGoodrich® erstmals Nutzfahrzeugreifen für den europäischen Markt vor. In Deutschland, Österreich und der Schweiz sind sie seit Anfang dieses Jahres erhältlich. Die amerikanisch verwurzelte Marke BFGoodrich gehört mit zu den traditionsreichsten Reifenmarken weltweit. Charles Lindbergh setzte 1927 bei seinem ersten Transatlantikflug ebenso auf BFGoodrich wie 1981 das Columbia-Space Shuttle bei seinem Weltraumabenteuer. Vor allem im Offroad-Rallye-Sport ist die Marke fest etabliert: Allein bei der

Baja 1000, einem der längsten und härtesten Autorennen der Welt, erzielte die Marke 24 Siege. Bei der Rallye Dakar zählt der Reifenspezialist seit 2002 insgesamt neun Siege. BFGoodrich ergänzt nun in Europa sein Pkw-Reifen-Angebot um Reifen für Lkw im Nah- und Fernverkehr, für Baustellenfahrzeuge sowie für Busse. Insgesamt stehen seit der Markteinführung über 50 Modellvarianten für den Einsatz auf Lenk-, Antriebs- und Trailerachse bereit. BFGoodrich hat die Reifen speziell für den europäischen Markt entwickelt und produziert sie in Europa.

Die neuen Reifenmodelle sind mit den Nenndurchmessern 15, 17,5, 19,5 und 22,5 Zoll verfügbar. Alle Reifen tragen die Markierung M+S und zusätzlich in vielen Größen 3PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake oder auch Schneeflockensymbol) und sind damit für winterliche Witterungsverhältnisse geeignet.

**pewag omnimat ring 6**

Die neue Bügel-Schnellmontagekette, speziell für Busse und Leicht-LKW mit geringen Freiräumen.

[www.pewag.at](http://www.pewag.at)



## Katalog „Werkzeuge“

Das neue Nachschlagewerk enthält über 7.000 Werkzeuge und Artikel für die professionelle Werkstattausrüstung. Übersichtlich gegliedert in sieben Kapitel, zeigt der Katalog Hand-, Druckluft- und Spezialwerkzeuge namhafter Hersteller. Auf über 400 Seiten finden Interessierte diverse Handwerkzeuge wie Schraubenschlüssel, Zangen, Maulschlüssel und komplett ausgestattete Werkstattwagen und Werkzeugkoffer. Ein Kapitel widmet sich speziellen Handwerkzeugen wie Ein- und Ausdrückern, Hakenwerkzeugen, Mutternspengern, Pumpen und VDE-Werkzeugen. Auf über 90 Seiten findet sich darüber hinaus eine Vielzahl an Druckluft- und Elektrowerkzeugen. Abgerundet wird das Sortiment von Verbrauchsartikeln, wie Bohrern, Fräsern, Schleifmitteln, Bürsten sowie Mess- und Prüfgeräten. Viele zusätzliche Informationen und passende Werkzeuge für spezielle Anwendungsfälle im Bereich Achse, Bremse, Gelenkwelle und Aufhängung machen den Katalog zum beliebten Nachschlagewerk in der Werkstatt. Der Katalog ist ab sofort in jedem winkler-Betrieb sowie online unter [www.winkler.de/kataloge](http://www.winkler.de/kataloge) erhältlich. Dort steht auch eine blätterbare Onlineversion bereit. ▀



## Bügel-Schnellmontagekette

Speziell für Busse und Leicht-Lkw mit geringen Freiräumen

Wenn es schnell gehen muss, ist diese 6 mm-Bügelkette von pewag die richtige Wahl. Schnell montiert und ebenso schnell gespannt. Der vorgeformte Federstahlbügel bietet einen hohen Montagekomfort und erlaubt die Montage bei Bussen mit engen Freiräumen sowie bei Zwischenräumen mit Zwillingbereifung. Für längere Lebensdauer sorgt die Materialstärke von 6 mm. Die Traktion wird speziell für Busse und leichte Lkw mit engen Freiräumen, selbst bei extremen Einsätzen, deutlich erhöht. ▀

pewag  
omnimat  
ring 6



## Erweitertes Teileangebot

Mercedes-Benz Lkw erweitert sein Service- und Teileangebot in Europa: Mit der Einführung der neuen Teilelinie TruckParts by Mercedes-Benz ergibt sich für Kunden mit älteren Fahrzeugen ab sofort eine weitere Wahlmöglichkeit zu den bereits bestehenden Angeboten Mercedes-Benz Original-Teile und Mercedes-Benz Original-Tauschteile. Mit steigendem Fahrzeugalter ändern sich auch die Kundenansprüche. Innovative Produkte, Langlebigkeit und neueste Technik rücken eher in den Hintergrund, auch der Preis muss zum Einsatzzweck und der Einsatzdauer passen. Speziell für diese Kunden wurde die zweite Teilemarke TruckParts by Mercedes-Benz in das Service- und Teileangebot der Mercedes-Benz Werkstätten aufgenommen und das Portfolio um die wichtigsten Wartungs-, Verschleiß- und Unfallteile für alle älteren Mercedes-Benz Baureihen erweitert. Ergebnis sind attraktive Angebote für preissensible Kunden mit älteren Lkw. ▀



## Mehr Traglast

Auf eine komplette Systemlösung aus dem Hause Kuhn Ladetechnik setzt die Dommayer Dachdeckerei, Spenglerei und Zimmerei in Pernegg an der Mur/Steiermark. Auf einen Scania 4-Achs-Lkw wurde ein PALFINGER PK 165.002 TEC 7 aufgebaut, der hinsichtlich Gewichtseinsparung eine neue Dimension in der Krantechnologie darstellt. Dommayer bietet seinen Kunden neben Dachdecker- und Spenglerarbeiten auch die Planung und Umsetzung von Dachstühlen, Carports, Terrassen und Balkonen an. In den vergangenen Jahren gewann der Hausbau aus Holz immer mehr an Bedeutung. Eine kurze Bauzeit und die Verwendung ökologischer Baustoffe sind nur einige Vorteile eines Holzhauses. Ein weiterer zukunftssträchtiger Bestandteil der Zimmerei liegt in der Verarbeitung von schichtverleimtem Brettsperrholz. Dies ermöglicht es in kürzester Zeit, ganze Häuser aufzustellen. Dank der langjährigen Erfahrung arbeitet Dommayer mit verlässlichen Betrieben Hand in Hand. Ganzheitliche Angebote an Kunden zu legen, gehört zum Tagesgeschäft des Unternehmens.



Der PALFINGER PK 165.002 TEC 7 erreicht eine bis zu 15% höhere Traglast als sein Vorgänger.

Knicksystem PJ 300L sogar 40 m. Power Link Plus macht den PK 165.002 TEC 7 zu einem Spezialisten für schwierige Einsatzbereiche: Das Knickarmsystem ermöglicht eine Überstreckung von 15°. Dieser Punkt kann entscheidend sein, wenn man beispielsweise schwere Lasten durch eine niedrige Toröffnung in ein Gebäude heben muss – ein Einsatzbereich, bei dem PK 165.002 TEC 7 mit Power Link Plus punkten kann. Beim PK 165.002 TEC 7 legte PALFINGER viel Wert auf modernes, funktionales Design. Das Armsystem mit P-Profil erhöht die Steifigkeit des Kranarmes und trägt maßgeblich zur Leichtbauweise bei. Das völlig neu konzipierte Schwenkwerk und das Schubsystem sind in wartungsoptimierter Bauweise ausgeführt. Die Sensorik, Hydraulik und Elektronik des Kranes sind so verbaut, dass alle Komponenten gegen mechanische und witterungstechnische Einflüsse bestens geschützt sind. ▀

## Die Holzlader

Mit dem PALFINGER neXcellence-Programm leitet EPSILON erstmals mit dem ersten voll funktionsfähigen Prototypen Smart Control eine neue Ära im Bereich der Holzladekrane ein – die Digitalisierung. Dadurch schafft es PALFINGER EPSILON, die Zukunft in die Gegenwart zu holen und die Einsatzmöglichkeiten sowie Vorteile elektronischer Unterstützungssysteme für Kranfahrer und Unternehmen in die EPSILON-Produkte zu integrieren. Durch die Smart Control – die neue Kranspitzensteuerung – wird das Kranfahren leichter, intuitiver und deutlich schneller. Der Kranfahrer muss nicht wie bisher jeden Zylinder einzeln steuern. Dank der elektronischen Unterstützung kann sich der Fahrer lediglich auf die Kranspitze konzentrieren. Zudem werden durch die Smart Control die physikalischen Grenzen des Krans in jeder Situation optimal ausgeschöpft, indem die wichtigsten Bewegungsparameter in jeder Position ideal aufeinander abgestimmt werden. Die Kranarbeit wird somit noch effizienter und die Kranfahrer sind am Ende des Tages weniger erschöpft. Dies sorgt für eine allgemeine Entlastung der Fahrer, trägt zur Unfallvermeidung bei und hilft dabei die Einschulungsphase am Kran deutlich zu verkürzen. Zudem verfügt die Smart Control als einziges System am Markt über eine adaptive Greiferspitzensteuerung. Dabei wird beim Heben von Gegenständen am Boden der Greifer automatisch mit angehoben, sodass er den Boden beim Schließen nicht berührt. Dies sorgt für weniger Flurschäden und verringert zudem Beschädigungen der Lkw-Ladefläche. Darüber hinaus wird durch die integrierte elektronische Endlagendämpfung auch der Verschleiß von Hauptkomponenten nochmals deutlich reduziert. Die Sensorik kann bei Bedarf auch ohne Demontage der Hydraulikzylinder gewartet und getauscht werden. ▀

Die neue Kranspitzensteuerung Smart Control erleichtert das Kranfahren deutlich.





## Dispo für Schweres

*cargo support:  
Maßgeschneiderte  
Software-Lösung für die  
Schwerlastbranche*

Die auf Schwerlasttransporte spezialisierte Kahl Unternehmensgruppe will bis Oktober 2019 sämtliche Prozesse zwischen Angebotserstellung, Genehmigungsverfahren und Abrechnung mit dem Transportmanagementsystem cargo support dispo steuern. Damit will sich der in Moers beheimatete Firmenverbund von redundanten Daten und hohen Papierbergen verabschieden und die Abläufe zwischen Auftragserfassung und Abrechnung wesentlich vereinfachen. „Wir suchten einen Partner, der für uns auf Basis einer flexiblen Standardsoftware eine für Schwerlasttransporte maßgeschneiderte Lösung realisieren kann“, erklärt Andreas Kahl, der das Unternehmen zusammen mit seinem Bruder Rainer leitet. Der Diplom-Ökonom hatte drei Softwareanbieter in die nähere Auswahl genommen und über einen Zeitraum von zwei Jahren intensiv verglichen und getestet. Zu den Hauptkriterien zählte die möglichst große Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Standardsoftware an die spezifischen Anforderungen der Schwerlastbranche. Kahl war von Anfang an bereit, eine vorhandene Lösung im Rahmen eines aufwändigen Projekts für die eigenen Belange zu optimieren.

„Bei cargo support haben wir die größte Nähe zum Markt und den stärksten Willen für die Umsetzung verspürt. Außerdem arbeiten dort kompetente Fachleute mit oft langjähriger Logistikerfahrung, die sich gut in unsere Prozesse hineinendenken können“, fasst Kahl zusammen. Innerhalb von zwölf Monaten soll die Vorgängertlösung komplett abgelöst werden. Betroffen sind die Bereiche Angebotserstellung, Auftragsabwicklung, Disposition, Navigation, Spedition und Abrechnung. Personal und Finanzbuchhaltung sollen auch in Zukunft über eigene Lösungen gesteuert werden. Große Fortschritte erwartet sich Kahl von der geplanten Schnittstelle zu VEMAGS, dem internetbasierten Online-Genehmigungsverfahren

für Großraum- und Schwertransporte der 16 deutschen Bundesländer und des Bundes. Es bildet sämtliche Schritte von der Antragstellung bis zur Bescheidzustellung transparent in Echtzeit und komplett elektronisch über eine zentrale Datenbank ab. „Für das Beantragen der Genehmigungen müssen wir die Auftrags- und Fahrzeugdaten bislang noch manuell in VEMAGS erfassen, wobei auch das Überwachen der Abläufe und die

Kommunikation zwischen den beteiligten Abteilungen sehr zeitaufwändig ist“, sagt Kahl. Mit cargo support dispo soll dieser Prozess in Zukunft völlig integriert werden, sodass die relevanten Daten automatisch aus dem System nach VEMAGS exportiert und die erteilten Genehmigungen anschließend in cargo support dispo importiert werden.

Das Besorgen der Ausnahmegenehmigungen gemäß Straßenverkehrsordnung oder Arbeitszeitgesetz gehört zu den Besonderheiten der Schwerlastbranche, die mit einem herkömmlichen Transportmanagementsystem (TMS) für den Stückgut- oder Ladungsverkehr nicht abgebildet werden können. Gleiches gilt für das Verwalten modularer Fuhrparks, die zu unzähligen Kombinationen aus Zugmaschinen, Tiefladern, Nachläufern, hydraulischen Drehschemeln, Schwerlastmodulen und vielem mehr zusammengesetzt werden können. Auf diesem Gebiet ist die Kahl Unternehmensgruppe sehr innovativ und hat schon mehrfach bahnbrechende Lösungen mitentwickelt. Derzeit besteht der eigene Fuhrpark aus rund 60 ziehenden und 190 gezogenen Fahrzeugeinheiten. „Mit cargo support dispo werde ich alle Bewegungen unseres Fuhrparks bis ins Detail exakt nachvollziehen und analysieren können“, betont Kahl. In diesem Zusammenhang interessiert ihn auch der Anteil der Voll- und Leerkilometer und das noch vorhandene Optimierungspotenzial der tatsächlich gefahrenen Strecken. Bei cargo support dispo lassen sich alle



im System vorhandenen Daten auf Knopfdruck abrufen und beliebig miteinander vergleichen. Diese Eigenschaft kommt dem Unternehmer sehr entgegen: „Ich möchte mit meinen Zahlen spielen können, unsere Prozesse zeitnah überwachen und bei Bedarf schnell gegensteuern“, erklärt Kahl. Die betriebswirtschaftlichen Talente der neuen Software machen sich aber schon in der Angebotsphase bemerkbar, die durch cargo support dispo weitgehend automatisiert wird. Die im System hinterlegten Daten und Kostenwerte ermöglichen den Vertriebsmitarbeitern und Disponenten die schnelle und transparente Preis- und Margenermittlung, noch während der Kunde am Telefon ist. Sämtliche Details werden anschließend in einem übersichtlichen Angebot zusammengefasst und können dem Kunden als PDF-Datei übermittelt werden. Wird später der Auftrag erteilt, kann die Auftragsabwicklung auf die hinterlegten Daten zugreifen. Abgerundet wird das System durch eine ebenfalls von cargo support entwickelte Telematiklösung, bei der die Fahrer mithilfe einer Android-App in das durchgängige Auftragsmanagement integriert werden. Die automatisierte Abrechnung der erledigten Aufträge und Spesen bildet den Schlusspunkt der konsequent digitalisierten Prozesskette. ▀

Andreas Kahl





## Die Spatenstecher

### Kipper-Spezialist MEILLER errichtet neue Österreich-Zentrale im Mostviertel

Die global agierende MEILLER Gruppe, Spezialist im Bereich Kipper, ist seit 1999 mit einer eigenen Tochtergesellschaft in Österreich tätig. Jetzt errichtet die MEILLER GmbH Österreich in Oed-Öhling mit einem Investment von rund 22 Mio. Euro eine neue Zentrale. Am 12. Oktober erfolgte der Spatenstich. „Der Bau der neuen Österreich-Zentrale des Traditionsunternehmens MEILLER im Mostviertel wird sich als Impulsgeber positiv auf die gesamte Region auswirken. Die geplante Ausweitung der Produktionskapazitäten bringt zusätzliche Arbeitsplätze und eine Steigerung der Wertschöpfung“, erläuterten Wirtschaftslandesrätin Petra Bohuslav und die stellvertretende ecoplus-Aufsichtsratsvorsitzende und Bürgermeisterin von Oed-Öhling, LAbg. Michaela Hinterholzer. Unternehmensmitigentümer Franz Xaver Meiller informierte über die Zukunftspläne der Österreich-Tochter: „Vom neuen Standort erwarten wir uns Flexibilisierung durch rasche Durchlaufzeiten bei der Produktion und Vermeidung von Engpässen, Arbeitsplätze, die den Mitarbeitern Freude machen und bei Arbeits- und Umweltschutz den neuesten Standards entsprechen, sowie eine Stärkung der Marke MEILLER und der Kundenbindung durch kürzere Lieferzeiten, höhere Liefertreue und höhere Qualität. Wir investieren 22 Mio. Euro und gehen davon aus, dass der Standort mittelfristig auf 150 bis 160 Mitarbeiter wachsen wird.“

„Wenn ein Global-Player wie MEILLER ein derart umfassendes Investment tätigt und dabei seine Kapazitäten in Niederösterreich konzentriert, ist das ein Vertrauensbeweis für den Wirtschaftsstandort Niederösterreich. Ich freue mich, dass wir mit unserer Wirtschaftsagentur ecoplus einen Beitrag zum Gelingen dieses Projektes leisten konnten. Besonders positiv ist, dass durch die Zusammenlegung der bisherigen Unternehmensstandorte neue zusätzliche Arbeitsplätze und mehr Wertschöpfung in der Region entstehen“, freute sich

Wirtschaftslandesrätin Petra Bohuslav anlässlich des Spatenstichs. In Österreich werden in den beiden MEILLER-Werken in Waidhofen an der Ybbs sowie in Asten jährlich rund 1.500 Kipper

gebaut. Der Umsatz der österreichischen MEILLER-Tochter beläuft sich auf ca. 33 Mio. Euro jährlich, Tendenz steigend. Doch die Kapazitäten stoßen an beiden Standorten an ihre Grenzen und auch die logistischen Herausforderungen, welche die beiden rund 65 km entfernten Werke mit sich bringen, sind groß. Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung und des Ziels eines nachhaltigen Wachstums ist eine Erweiterung der Produktion notwendig. Daher entschied die Geschäftsführung, die beiden bisherigen Werke aufzulösen und die gesamte Produktion an einem Standort zu konzentrieren. Der neue Standort der MEILLER-Zentrale liegt auf halber Wegstrecke zwischen den Werken in Waidhofen und Asten. Das knapp 6 ha große Grundstück, direkt an der Autobahnauffahrt Richtung Wien, bietet MEILLER optimale Entwicklungsmöglichkeiten. Vorgesehen sind ein Büro sowie ein Produktionsgebäude mit drei Hallenschiffen und über 12.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche, in dem alle 85 Mitarbeiter aus Waidhofen sowie alle 35 Mitarbeiter aus Asten einen neuen Arbeitsplatz finden sollen. „Oed ist für die Mitarbeiter aus dem Ybbstal und dem Mühlviertel gut erreichbar. Wir hoffen, dass die gesamte Belegschaft diesen wichtigen und richtigen Schritt mit uns gehen wird“, erläuterte MEILLER Österreich-Geschäftsführer Herbert Haselsberger. „Das Mostviertel hat sich in den letzten Jahren zu einer boomenden Wirtschaftsregion entwickelt und das neue Bauprojekt ist ein weiterer Meilenstein auf diesem erfolgreichen Weg. Als Bürgermeisterin von Oed-Öhling freue ich mich natürlich besonders darüber, dass ein international agierendes Unternehmen wie die MEILLER-Gruppe die regionale Wirtschaftslandschaft weiter bereichern wird. Ich hoffe, dass sich viele Nachahmer finden werden, die die Vorteile des Wirt-



#### Gegenüberliegende Seite:

V. li.: Baumeister Alexander Liebewein (Niederlassungsleiter Goldbeck Rhombert), Helmut Miernicki (Geschäftsführer ecoplus GmbH), Stv. ecoplus-Aufsichtsratsvorsitzende LAbg. Bürgermeisterin Michaela Hinterholzer, Unternehmensmitigentümer Franz Xaver Meiller (F. X. Meiller GmbH & Co. KG), Wirtschaftslandesrätin Petra Bohuslav, Unternehmensmitigentümer Florian Meyer (F. X. Meiller GmbH & Co. KG), Geschäftsführer Herbert Haselsberger (MEILLER GmbH Österreich), Geschäftsführer Daniel Böhmer (F. X. Meiller GmbH & Co. KG), Projektmanager Robert Schlögel (Meiller GmbH Österreich)

#### Diese Seite:

So sieht die neue Meiller Österreich-Zentrale nach ihrer Fertigstellung aus.

schaftsstandorts Mostviertel für sich nutzen wollen“, so die Bürgermeisterin von Oed-Öhling, die stellvertretende ecoplus-Aufsichtsratsvorsitzende LAbg. Michaela Hinterholzer.

„Als Wirtschaftsagentur des Landes unterstützt ecoplus Betriebsansiedlungen in ganz Niederösterreich mit umfassendem Serviceangebot. Unser Investorenservice steht Betrieben, die ihren Standort erweitern wollen oder sich in Niederösterreich neu ansiedeln wollen, mit Rat und Tat zur Seite. Allein in den letzten dreieinhalb Jahren konnten 55 Betriebsansiedlungen und -erweiterungen mit 716 neuen bzw. gesicherten Arbeitsplätzen im Mostviertel erfolgreich realisiert werden. Der Neubau der Österreich-Zentrale von MEILLER ist eine der größten von ecoplus betreuten Firmenansiedlungen im Mostviertel in den letzten Jahren. Wir durften die Firma MEILLER vor allem zu Förderbelangen beraten“, informierte ecoplus-Geschäftsführer Mag. Helmut Miernicki. ▀

## Baumeisterkipper mit dem Rundum-sorglos-Paket



ab 2020 am neuen Standort in OED

Alles aus einer Hand von der Planung bis zur Ausführung  
Containerbreite und Ladegutsicherung



www.meiller.at

# Trendsetter

Wie die Stromrechnung aufgeht, testen Supermärkte und Betonhersteller anhand des eActros in deutschen Metropolen.



V. li.: Joachim Gilles (Geschäftsführer TBS Transportbeton), Stephan Werner (Fahrer eActros, TBS Transportbeton), Günther Schieder (Fahrzeugbetreuer eActros, Daimler AG), Steffen Maier (Leiter Kundenfahrprüfung, Daimler AG)

Nach glorreicher Vorstellung des elektrifizierten Mercedes-Benz Actros ging dieser im Oktober in die Praxiserprobung beim Kunden. Akteure verschiedenster Branchen wollen schließlich wissen, wie alltagstauglich und effizient ihre Trucks unter Strom ihren Dienst versehen. TBS Transportbeton aus Mannheim zählt zu insgesamt 20 Kunden aus unterschiedlichen Branchen, die den schweren Elektro-Lkw in ihre Flotte integrieren. Die Kunden setzen jeweils einen serien-nahen 18- oder 25-Tonner ein Jahr lang im normalen Betrieb ein und testen ihn auf seine Alltagstauglichkeit. Das Ziel ist, ab dem Jahr 2021 lokal emissionsfreies und leises Fahren in Städten auch mit schweren Serien-Lkw zu realisieren – und das betriebswirtschaftlich auf Augenhöhe mit Diesel-Lkw. Die Testserie gliedert sich in zwei Phasen mit jeweils zehn Kunden und dauert insgesamt ca. zwei Jahre. Jeder Kundeneinsatz stellt spezielle Anforderungen an den eActros. TBS erprobt einen 25-Tonner beim Transport von Flugasche aus dem Steinkohlekraftwerk Mannheim zur Bindemittelmischanlage im Handelshafen. Die Flugasche wird bei der Herstellung spezieller Zement- und Betonarten verwendet. Das Transportgewicht beträgt bis zu 10 t. Die Strecken sind ca. 7–8 km lang (eine Richtung) und werden bis zu achtmal am Tag im Einschichtbetrieb von einem Fahrer gefahren. Zwischen den Fahrten ist kein Ladevorgang erforderlich. Die Reichweite des eActros beträgt bis zu 200 km. Die Energie kommt aus Lithium-Ionen-Batterien mit 240 kWh. Sie lassen sich in Abhängigkeit der verfügbaren Ladeleistung innerhalb von zwei bis elf Stunden vollständig aufladen (bei 150 bzw. 20 kW).

**Hamburger Supermärkte werden elektrisch beliefert** Die Meyer Logistik aus dem hessischen Friedrichsdorf testet nun ein Jahr lang einen 25-Tonner mit Kühl Aufbau beim Transport temperaturgeführter Lebensmittel vom Lager zu verschiedenen Supermarktfilialen in der Hamburger Innenstadt. Das Gewicht der transportierten Ware beträgt bis zu 10 t. Die gesamte Tagesstrecke ist ca. 100 km lang und

wird zunächst im Einschichtbetrieb von einem Fahrer gefahren. Zwischen den Fahrten ist kein Ladevorgang erforderlich, denn die Reichweite des eActros beträgt bis zu 200 km. Bei dem Kühl-Wechselkoffer des von Meyer-Logistik eingesetzten eActros handelt es sich um das Modell „W.KO COOL“ von Schmitz Cargobull. Er verfügt



V. li.: Heinz Meyer (geschäftsführender Gesellschafter Meyer-Logistik), Matthias Strehl (Geschäftsführer Meyer-Logistik), Thomas Schmitt (Key Account Manager für Großkunden Mercedes-Benz Trucks), René Rudelt (Vertrieb Mercedes-Benz Trucks)

über eine optimierte Isolierung für den energieeffizienten Transport von gekühlter Ware. Der robuste Aufbau ist ideal für den intensiven täglichen Einsatz geeignet. Das rein elektrisch betriebene Kühlgerät arbeitet vollkommen emissionsfrei und ist speziell für den Einsatz im Verteilerverkehr ausgelegt. Der Rahmen des Mercedes-Benz Actros dient dem eActros als Basis. Darüber hinaus handelt es sich

Der Antrieb erfolgt über zwei Elektromotoren nahe den Radnaben der Hinterachse. Ihre Leistung beläuft sich auf jeweils 126 kW, das maximale Drehmoment auf jeweils 485 Nm. Nach der Übersetzung werden daraus jeweils 11.000 Nm. Die Fahrleistung ist damit der eines Diesel-Lkw ebenbürtig. Die maximal zulässige Achslast liegt bei den üblichen 11,5 t.



V. li.: Boris Billich (Vorstand Vertrieb Schmitz Cargobull), Rolf Lange (Leiter Unternehmenskommunikation der EDEKA-Zentrale), Rita Schwarzelühr-Sutter (Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit), Andreas von Wallfeld (Leiter Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Lkw)

beim eActros aber um eine vollständig auf Elektroantrieb ausgelegte Architektur mit hohem Anteil spezifischer Teile. So basiert beispielsweise die Antriebsachse auf dem Typ ZF AVE 130, der sich in Hybrid- und Brennstoffzellen-Omnibussen von Mercedes-Benz bewährt hat und nun für den eActros wesentlich überarbeitet wurde.

**EDEKA versorgt Berlin elektrisch** Auch EDEKA testet ein Jahr lang den eActros, einen 25-Tonner mit Kühl Aufbau. Die Tagesstrecke vom Lager am Rande Berlins in Grünheide zu verschiedenen EDEKA-Supermarktfilialen in der Innenstadt und der nahen Umgebung ist zwischen 150 und 300 km. Sie wird im Zweischichtbetrieb gefahren. Das Gewicht der transportierten Ware beträgt bis zu 10 t. Während des Be- und Entladens wird das Fahrzeug aufgeladen, sodass die Gesamtreichweite des eActros von bis zu 200 km mit einer Batterieladung optimal genutzt wird. EDEKA ist das einzige Unternehmen aus der Einzelhandelsbranche in Deutschland, das den eActros im eigenen Fuhrpark einsetzt. Andreas von Wallfeld, Leiter Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Lkw: „Wir freuen uns, dass auch EDEKA als langjähriger Partner nun den eActros erprobt. EDEKA leistet mit seinem Praxiseinsatz des eActros einen wertvollen Beitrag für die Weiterentwicklung zur Serienreife. Für diese tatkräftige Unterstützung danken wir dem Verbund sehr herzlich. Unsere bisherigen Ergebnisse verschiedener Tests stimmen uns sehr positiv. Die 200 km Reichweite sind absolut realistisch. Kühlsystem und Klimaanlage haben auch bei einem Jahrhundert-Sommer wie diesem gut funktioniert.“ Auch bei EDEKA ist der Kühl-Wechselkoffer das Modell „W.KO COOL“ von Schmitz Cargobull. „Die Elektromobilität für Nutzfahrzeuge hat große Bedeutung und eröffnet speziell dafür geeignete Chancen. Diese nutzen wir mit unserem Kühlgerät. Zum kritischen Faktor des gemeinsamen Energiemanagements Lkw – Kühlgerät können wir durch den gemeinsamen Test mit Mercedes-Benz Trucks wertvolle Erfahrungen sammeln“, so Boris Billich, Vorstand Vertrieb Schmitz Cargobull. ▀

**/ mehr dazu in unserer App**



## Kein Wässerchen trüben

*DAF unterstützt die CO2-Erklärung bei allen Lkw, die ab 2019 vom Band laufen.*

### Oben:

*Transporteffizienz und Umweltschutz gehören zum erklärten Ziel von DAF Trucks.*

### Unten:

*Die Niederländer feiern heuer 90 Jahre DAF Trucks. Die Marke verbucht die internationale Auszeichnung „Truck of the Year 2018“ und nationale Preise in verschiedenen Ländern Europas.*

Eine europäische Verordnung erfordert ab Januar 2019, dass alle neuen 4x2- und 6x2-Schwerlast-Lkw mit Euro 6 (ab 16t) über eine CO2-Emissionser-

klärung verfügen, wenn sie das Werk verlassen. Weitere Fahrzeugkonfigurationen werden im Jahr 2020 folgen. Die Werte der Emissionserklärung werden durch das einheitliche Vecto-Tool generiert. Da es sich um ein standardisiertes und zertifiziertes Verfahren handelt, ermöglicht die neue Verordnung zur CO2-Erklärung Transportunternehmern, die CO2-Emissionswerte verschiedener Lkw-Modelle und Hersteller einfach zu vergleichen, bevor sie ein neues Fahrzeug bestellen. DAF Trucks wird im letzten Quartal dieses Jahres damit beginnen, die Werte der CO2-Erklärung auf der Bestellbestätigung sowie in der Angebotsphase zu veröffentlichen. Dies ermöglicht es DAF-Partnern, Kunden vorab über die CO2-Werte ihres zukünftigen Fahrzeugs zu informieren. Vecto-Werte werden für eine Standardkombination aus Zugmaschine und Anhänger oder Nutzfahrzeuge mit normalem Kastenaufbau berechnet, wobei Standardrouten für drei verschiedene Anwendungen und zertifizierte Eingabedaten verwendet werden.

**Branchenführender Kraftstoffverbrauch** „Wir sind bestrebt, bestmöglich für unseren Planeten und zukünftige Generationen zu sorgen. Deshalb müssen wir die Bemühungen, unsere Lkw in Zukunft noch sauberer zu machen, fortsetzen“, erklärt Richard Zink, Vorstandsmitglied und

verantwortlich für Marketing & Sales. „CO2-Emissionen stehen im direkten Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, der zu einem der wich-

tigsten Faktoren beim Erwerb eines Lkw gehört. Mit der Einführung der neuen XF und CF hat DAF eine beeindruckende Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO2-Emissionen um 7% erzielt, was diese Fahrzeuge führend in der Branche macht.“ DAF bietet nicht nur Lkw und Dienstleistungen, sondern entwickelt auch alternative und nachhaltige elektrische und hybride Antriebsstränge, um die Emissionen der Fahrzeuge weiter zu reduzieren. Alternative Kraftstoffe wie HVO (hydriertes Pflanzenöl), deren neue Generationen nicht mehr im Konflikt mit der Nahrungsmittelproduktion stehen und um bis zu 80% reduzierte CO2-Emissionen ermöglichen, können mit den neuesten DAF-Lkw ohne Auswirkungen auf die Wartung verwendet werden.

**Intelligentes TOPEC-Konfigurationstool** „Mit unserem intelligenten DAF-TOPEC-Fahrzeugkonfigurationstool sind wir bereits heute in der Lage, spezifische Kraftstoffverbrauchswerte für das Fahrzeug des Kunden zu liefern, einschließlich bestimmter Auflieger oder Aufbauten und sogar Routen“, fügt Richard Zink hinzu. „Dadurch können unsere DAF-Partner das beste Fahrzeug für die jeweilige Anwendung und gleichzeitig die wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Lösung finden. Dafür steht DAF Transport Efficiency.“





## Marktplatz RIO

*RIO, die offene und cloud-basierte Digitalmarke der TRATON GROUP, vernetzt die gesamte Logistik Supply Chain.*

Der neue Service RIO TMS Plug schließt die Lücke zwischen der Tourenplanung und dem Transport auf dem Landweg: Fahrer, Frachtzahler oder Verloader können Informationen zwischen Fahrern und externen Planungssystemen einfach und schnell austauschen – und somit in Echtzeit interagieren. Product Owner Susanne Simon erklärt das Prinzip: „Kunden können RIO TMS Plug mit ihrem unternehmenseigenen TMS über eine Datenschnittstelle verbinden. Damit erhalten sie die Fahrzeugposition und können Touren und Formulare mit dem Fahrer austauschen. Auch ein einfaches Track&Trace ist möglich.“ RIO entwickelt aktuell gemeinsam mit dem Partner InfPro und deren TMS translogica eine „all-in-one“-Lösung für den RIO- und InfPro-Kunden PETSCHL-Transporte. Das Ziel: eine erste Digitalisierung von Toureninformationen und die Vernetzung mit dem Fahrer. Das TMS translogica ermöglicht eine direkte Disposition auf der Karte und optimiert durch ein intelligentes Workflowmanagement die operativen Prozesse der Kunden. RIO TMS Plug kann zudem den PTV Truck Navigator als Navigationslösung in das RIO-Ökosystem integrieren: Bei der Routenberechnung werden unter anderem Lkw-Attribute, Alternativrouten, spezielle Verbote, Brückenhöhen, Gefahrguteinschränkungen, Gewichtsbeschränkungen und Lkw-Parkplätze berücksichtigt. Auch der neue Service RIO View hat das Ziel, Akteure des Transport- und Logistik-Ökosystems wie Lieferanten, Frachtzahler, Kunden und Dienstleister zu vernetzen – und dadurch eine End-to-End-Transparenz über die gesamte Logistikkette zu ermöglichen. RIO View unterstützt Logistik-Serviceprovider (3PL/4PL) oder zentrale Logistikabteilungen der Frachtzahler beim Management von Transporten, indem der Dienst Waren und Assets verknüpft. Kunden können schon jetzt Versandanfragen generieren, Touren und Frachtaufträge anlegen, verwalten und den Status einsehen. Zukünftig ermöglicht der Service das Management der Transportkosten sowie eine Event- und Alarmierungsfunktion. Dies erhöht die Transparenz

und hilft Frachtzählern dabei, die Kosten zu reduzieren.

**Die Besten der Branche: neue Partnerservices** RIO ist offen und bietet im Marketplace nun auch neue Partnerlösungen an. Das Prinzip ist: Partner, die in ihrem Bereich Experten sind, schließen sich mit RIO zusammen und stehen im Marketplace allen zur Verfügung. Kunden können also neben den RIO-eigenen Services auf dem Marketplace auch Services von immer neuen Partnern buchen. So bietet RIO gemeinsam mit dem Partner idem telematics den Service idem Trailer Connector, damit Kunden innerhalb des RIO Connectivity Environment neben Fahrzeugen erstmals auch ihre Trailer vernetzen können. Mit der MAN Card sowie den beiden Services VDO TIS-Web® und TX-SOCIAL von WABCO für Tachographen- und Fahrerkartendaten sind für RIO Kunden im Marketplace zudem drei weitere Partnerservices verfügbar.

**Whitepaper: Kooperation und Data-Sharing in der Logistik** Der Digital Logistics Hub Hamburg hat für RIO das Whitepaper „Teilen und Profitieren – Wie Kooperation und Data Sharing die Logistik besser machen“ erstellt. Darin wird deutlich: Data Sharing auf Plattformen bringt messbare Vorteile, zB in Form von höherer Auslastung und geringeren Kosten. Je komplexer die logistische Dienstleistung ist, desto größer der positive Effekt auf die finanziellen und prozessualen Ressourcen des Unternehmens. In Zukunft werden Kunden den Logistikdienstleister auswählen, der viele Services aus einer Hand anbietet oder die beste Datenanbindung zu den eigenen Schnittstellen herstellen kann. Auch Blockchain wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Perspektivisch kann Blockchain die Funktionalität von Plattformen schnell gewinnbringend erweitern – wenn es etwa um die effizientere und kostengünstigere Gestaltung bestehender Prozesse, Vertrauensaufbau oder die Realisierung völlig neuer Geschäftsideen für die Logistikwirtschaft geht. //



TCO im Überblick: Erfahren Sie mehr über Kostenfaktoren beim Betrieb eines Omnibusses <http://overall-economy.bus.mercedes-benz.com>

## Für jeden anders. Für Sie perfekt.

**Die Idealbesetzung für jedes Business: Der neue Turismo.** Entdecken Sie eine nie dagewesene Vielfalt an Möglichkeiten im neuen Turismo. Mit vier Modellen, zwei Motoren in fünf Leistungsstufen und vielen Komfortfeatures. Unübertroffen vielseitig, höchst wirtschaftlich und mit modernster Sicherheitstechnik ist der neue Turismo der perfekte Bus – für Unternehmer, Fahrer und Fahrgast. Mehr Informationen auf [www.mercedes-benz.de/omnibus](http://www.mercedes-benz.de/omnibus)

**Mercedes-Benz**

The standard for buses.

Anbieter: EvoBus GmbH, Mercedesstraße 127/6, 70327 Stuttgart



# Bus-Touristiker

**BTB – BUS Travel Business – das Angebot war leider nicht komplett.**

Einmal mehr war das Austria Trendhotel Pyramide Wien-Vösendorf Ende Oktober Veranstaltungsort für Österreichs größte Fachmesse für die Bus- und Gruppentouristik, die heuer in ihre 17. Auflage startete. Insgesamt präsentierten 159 Aussteller aus 13 Ländern die neuesten Programme und Angebote für die Jahre 2019/20. Mit insgesamt 877 Besuchern kamen dieses Jahr zwar weniger Besucher zur BTB nach Vösendorf, dafür hatten diese konkrete Anfragen im Gepäck, so das Feedback der Aussteller. Vor allem die Besucherzahlen aus den östlichen Nachbarländern sind dieses Jahr etwas zurückgegangen. Das lag aber vor allem am Messetermin. So war in Ungarn zeitgleich Nationalfeiertag und in Slowenien, Kroatien und Tschechien Herbstferien. Großen Anklang bei den Fachbesuchern fanden einmal mehr die vom slowenischen Tourismusamt veranstaltete Happy Hour sowie die anschließende Messепarty von Busreisen.cc und dem Eventhotel Pyramide. Ein weiteres Highlight der Fachmesse stellte die Wahl des schönsten Busses Österreichs dar. Der Titelgewinn ging heuer an das Reiseparadies Kastler aus Ottensheim an der Donau, vor dem Bus von Lehner Busreisen aus Niederwaldkirchen. Dritter wurde der Bus von Waldviertel Reisen aus Weikertschlag an der Thaya. Im Rahmen eines Pressegesprächs stellte Messe-Veranstalter Michael Kurtze die Ergebnisse seiner BTB Bus-Trendanalyse vor, die besagt, dass nur noch etwas mehr als die Hälfte der befragten Busunternehmen eine positive Entwicklung für den österreichischen Bustourismus erwarten. 11% erwarten sogar einen negativen Geschäftsverlauf. Einer der Gründe sei der extrem hohe Aufwand durch das neue Pauschalgesetz (PRG) und die entsprechende Verordnung (PRV). Auch die Pläne für das kommende Jahr wurden erläutert. So gebe es neben der BTB 2019, die vom 29. bis 30. Oktober 2019 wieder in der Eventpyramide im Austria Trend Hotel stattfinden wird, im nächsten Jahr zum ersten Mal die „BusYdays“ – ein neues dreitägiges Veranstaltungsformat für die Busbranche, bei dem ein aktuelles gruppentouristisches Thema wie zB „Klimaerwärmung – Chance für den Bus?“ in Arbeitsgruppen gemeinsam erarbeitet wird. Im Rahmen der 1. BusYdays-Veranstaltung, die vom 13. bis 15. November 2019 in Reutte in Tirol geplant ist, soll zudem die Prämierung des schönsten Busses Deutschlands sowie der Schweiz stattfinden, skizziert Kurtze das neue Veranstaltungsformat für die Busbranche. ■ Wolfgang Schröpel

Bilder von oben links nach unten rechts:

V. li. n. re.: Jan Ciglenecki (Slowenisches Tourismusbüro), Michael Kurtze (busreisen.cc), Roland Fras (Leiter Bürgerservice Vösendorf), Andrea Stipkovits (Bürgermeisterin Vösendorf), Michael T. Landschau (Tourismus Consulting Vösendorf), Stefanie Pauli (Leitung Marketing Tourismusverband Naturparkregion Reutte), Direktor Alfred Flammer (Austria Trend Hotel Eventpyramide)

Scania Busmodelle erläuterte Verkaufsberater Viktor Sulzenbacher. Vor Ort präsentierte der schwedische Fahrzeughersteller einen in Kooperation mit dem chinesischen Busersteller Higer gefertigten Scania Touring HD, der in der Version als 2-Achser in der beliebten 12 m-Klasse vorgestellt wurde.

Als idealen Bus für Touren, Ausflüge und Gelegenheitsverkehr präsentierte das Bus-Center Lazarou den brandneuen OTOKAR Ulyso T. Der 10,10 m lange Ulyso T bringt Luxus mit Zweckmäßigkeit in Einklang. V. li. n. re.: Georgius Lazarou, Christian Bacher sen. und Christian Bacher jun. (Bacher Reisen) sowie Apostolis Lazarou

Johann Schiermer, GF der Atos Group, vor dem Mercedes-Benz 519 CDI – SkyLite, einem modifizierten Sprinter-Bus. Der Panorama-Bus verfügt über komplette Seitenverglasung und Glasdach.

Über reges Besucherinteresse am ausgestellten Modell EX16M, das in 4-Sterne-Ausführung präsentiert wurde, konnte sich das Verkaufsteam von Van Hool freuen. Der 13,5 m lange Bus bietet 48 komfortable Sitzplätze und verfügt über eine perfekte Ausstattung. Das moderne stromlinienförmige Innere und Äußere spiegeln den Charakter der EX-Reihe wider: effizient, elegant, multifunktional und flexibel.

Neben einem versteiften Gerippe präsentiert sich der neue MAN Lion's Coach mit neuer Designsprache. Ins Auge fallen die neuen Frontscheinwerfer, die erstmals – ebenso wie die Rückleuchten – in LED ausgeführt sind. Markant am neuen Scheinwerfer ist das markenspezifisch ausgeführte Tagfahrlicht in Bandform. Auch im Interieur hat der neue MAN Lion's Coach einige Änderungen erfahren, wie etwa das durchgängige LED-Leuchtband im Deckenbereich. Zusätzliches Licht bringt die großzügige Glasdachkuppel in den Fahrgastraum. V. li. n. re.: Constanze Sturm (Marketing Assistenz), Karl Sonnberger (Technik Support) und Silvia Nießner (VK MAN BUS OÖ)

Mercedes Benz Sprinter 519 Blue Tec, der 19+1+1 Sitze bietet und über eine Vollluxusausstattung verfügt. Der verlängerte Bus hat unter anderem einen tiefer gelegten sehr großen Kofferraum und ist mit Kühlschrank und Audio-Anlage ausgestattet.

Den Titel „Schönster Bus Österreichs“ gewann der Bus vom Reiseparadies Kastler aus Ottensheim an der Donau.



# Himmlische Busse

*Skyliner & Co : Die IAA-Bussparte bot Schönes, Praktisches und Alternatives. Elektrische Stadtbusse dominierten.*

Mercedes-Benz und MAN sind in Hannover vorwiegend mit Batteriebusen vorgefahren. Im Busbereich gab MAN mit dem Lion's City einen Ausblick auf die vollelektrische Personenbeförderung in der Stadt, stellte als Weltpremiere den neuen E18 CNG-Motor vor, mit dem MAN seine Jahrzehnte währende Expertise bei Gas-angetriebenen Stadtbusen fortsetzt. Zudem macht der neue MAN TGE Mini-bus mit seinen 15 bis 19 Sitzplätzen MAN auch im Busbereich zum Vollsortimentanbieter.

**Zukunft des ÖPNV** Er fährt lokal abgasfrei und fast geräuschlos. Er kombiniert die tausendfach bewährte Plattform des meistverkauften Mercedes-Benz Stadtbusse aller Zeiten mit neuen technologischen Lösungen und eigenständigem Design. Der vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eCitaro hebt Elektromobilität mit Stadtbusse auf ein neues Niveau und besticht durch sein innovatives Thermomanagement mit ausgesprochener Energieeffizienz und Reichweitsicherheit. Mit seiner Leistung deckt der eCitaro bereits bei seinem Start einen großen Teil der Anforderungen der Verkehrsbetriebe ab.

**Vorreiter-Rolle** Volvos neue Baureihe 9900 stand im Fokus der Messepräsentation der schwedischen Busbauer. Die Integralbauweise des neuen 9900 kommt der Gewichtsbilanz zugute. Design und Aerodynamik sind zudem gewinnbringende Parameter für den Busbetreiber. Im Glanz der neuen Schwedenbusse war natürlich das Thema Elektrifizierung gerade bei Volvo Bus bestens besetzt. ▀

Bilder von oben links nach unten rechts:

*Die Stadt ist elektrifiziert: Willkommen im neuen MAN Lion's City E!*

*Vollelektrischer Mercedes-Benz eCitaro*

*Fachdiskussionen über E-Fahrzeuge unter Messebesuchern*

*Effizient, sicher, luxuriös, innovativ: Die Setra Omnibusse auf der IAA gaben das ganze Spektrum der Marke wieder - vom Low Entry bis zum Reisebus der Spitzenklasse und dem in jeder Hinsicht überragenden Doppelstockbus.*

*Der Volgabus CR12 E fährt auf den Markt mit ZF AVE 130 und 300 kWh-Akku.*

*Mit den sehr abstrakten Linien einer Großstadt machten die Künstler der Berliner Klebebande aus dem NEOPLAN Skyliner und Tourliner rollende Kunstwerke.*

*Löwenstarker Auftritt in Hannover: der neue MAN Lion's Coach*

*Der Setra S 516 HDH als „goldene Mitte“ gehört – mit vier bis fünf Sitzplätzen mehr als der S 515 HDH – zu den beliebtesten Setra-Modellen. Dazu trägt u. a. sein hohes Kofferraumvolumen bei, das auch Platz für großes Gepäck bietet.*

*Neben den neuen Reisebussen präsentierte Volvo seinen Electric Hybrid-Bus samt Ladeinfrastruktur.*

*Mit dem Crealis Electric stellte Iveco einen futuristischen anmutenden Oberleitungs-Gelenkbus aus.*

*Großer Andrang auf das Highlight am Neoplan-Stand, den Skyliner*







# Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Wir bringen die Zukunft auf die Straße – mit zahlreichen Innovationen, wie MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit und Predictive Powertrain Control, die den Fernverkehr, so wie Sie ihn kennen, revolutionieren. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

