

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 1-2/2025

**AUFTAKT IN ÖSTERREICH MAN E-TRUCKS-PALETTE
AROCS IM BAULAND MIT ALLEN WASSERN GEWASCHEN
EIN ENDE DIESER EU IST NICHT AUSGESCHLOSSEN**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



Die universelle Transportlösung für Schüttgüter.



Der Sattelkipper S.KI SOLID

Überzeugt durch einfache **Bedienung**, **robuste Rahmen- und Muldenkonstruktion** sowie **hohe Kippstabilität**. Mehr Informationen: Schmitz Cargobull Austria GmbH,
Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com.

Mehr auf
[schmitz.cargobull.com/
sattelkipper](http://schmitz.cargobull.com/sattelkipper)

Erste Elektro-Lkw-Flotte

Mit der Übergabe von fünf Volvo FH Electric sichern sich die EASY DRIVERS die größte Fahrschul-Elektro-Lkw-Flotte Österreichs.

Im Rahmen des jährlichen Partnermeetings der EASY DRIVERS fand am 29. Jänner 2025 die feierliche Übergabe von fünf vollelektrischen Volvo-Lkw statt – damit werden die EASY DRIVERS Fahrschulen nicht nur stolze Besitzer der größten Fahrschul-Elektro-Lkw-Flotte Österreichs, sondern setzen auch ein starkes Zeichen für Nachhaltigkeit und Innovation in der Führerscheinausbildung.

Bereits seit Jahren setzen die EASY DRIVERS Fahrschulen zunehmend auf E-Mobilität und umweltbewusstes Handeln. So bieten sie nicht nur die „Zero Emissions Führerscheinausbildung“ an, in deren Rahmen der praktische Teil nur an Elektro-Fahrzeugen erfolgt, sondern können mit Standorten wie beispielsweise Bludenz und Feldkirch auch eine „klimaaktiv mobil“-Zertifizierung vorweisen.

Die neuen Volvo FH Electric 4x2-Modelle, darunter auch drei Elektro-Lkw der neuen Aero-Produktreihe in aerodynamischem Design, unterstreichen nun den Fokus auf Elektromobilität und das Fahren der Zukunft. Nach der Übergabe werden die Fahrzeuge an Fahrschulstandorten in Perg, St. Peter in der Au, Bludenz, Feldkirch, Dornbirn, Bruck an der Leitha und Schwechat eingesetzt, und ermöglichen dort eine nachhaltige und moderne Fahrausbildung.

Darüber hinaus leisten die EASY DRIVERS Fahrschulen mit ihrer neuen Elektro-Lkw-Flotte auch einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels. Durch die moderne und praxisnahe Ausbildung auf den vollelektrischen Lkw wird Menschen die

Möglichkeit geboten, diesen gefragten Beruf zu erlernen und in einer zukunftsorientierten Branche Fuß zu fassen.

„Mit der Übergabe von fünf Volvo Elektro-Lkw an EASY DRIVERS setzen wir gemeinsam einen bedeutenden Schritt in Richtung nachhaltiger Zukunft. Es freut uns besonders, dass EASY DRIVERS durch diese Investition die größte Fahrschul-Elektro-Lkw-Flotte Österreichs aufbauen und somit eine Vorreiterrolle in der Ausbildung von umweltfreundlichem Fahrpersonal übernehmen“, so Patrick Dornig, Geschäftsführer Volvo Trucks Österreich. ▀

V. li.: Moritz Khayll (Easy Driver Perg), Klaus Köpplinger (Easy Drivers Bruck/Leitha), Walter Harm (GF Easy Drivers Fahrschulen), Rudolf Heufelder (Easy Drivers Dornbirn), Erich Plochberger (Sales Manager Volvo Trucks Österreich), Michael Breuss (Easy Drivers Bludenz & Feldkirch), Werner Fichtinger (GF Easy Drivers Fahrschulen), Werner Khayll (Easy Drivers St. Valentin), Christian Csenar (Volvo Trucks Österreich)

Inhalt

6 Recom überzeugt Salzburger Sand- und Kieswerke

Heißerneuerte Premiumreifen halten härtesten Anforderungen stand. So hat nachhaltiges Wirtschaften einen hohen Stellenwert.

10 Größtmögliche Angriffsfläche

Wird Leonore Gewessler der Transportbranche fehlen? Auf Veranstaltungen der Transport- und Busbranche hört man allseits ein „Uff“

12 Ein Ende dieser EU ist nicht ausgeschlossen

Was hieße es für die Transportwirtschaft? Wer den überschießenden Regulierungswahn des Brüsseler Selbstbeschäftigungsbetriebs mit etwa 50.000 Beamten kritisiert, ist nicht automatisch Antieuropäer.

14 Verzweifelt oder genial?

Während höhere Zölle zunächst wie eine reine Belastung erscheinen, könnten sie sich langfristig als Beschleuniger für Effizienzsteigerungen in der europäischen Transport- und Logistikbranche erweisen.

15 Autobranche weiter auf Zukunftskurs

Die AutoZum 2025 fand in einer Zeit statt, in der sich die Chancen und Herausforderungen rund um Digitalisierung, alternative Antriebe, Künstliche Intelligenz, Elektromobilität und Fachkräftemangel zuspitzen.

22 Mit allen Wassern gewaschen

Bei den Schwertransport-Recken vom Schlege der SLT schon längst eine feste Größe, kann die Turbo-Retarder-Kupplung aber auch auf dem Bau regelrecht zaubern.

28 Alles im Fluss

Beim Launch-Event im Red Bull Hangar 7 in Salzburg präsentierte MAN kurz vor der Jahreswende seine Klassiker in Elektroversion – die eTGX und eTGS-Modelle.

42 Am kritischen Punkt

Die aktuelle Situation schafft Handlungsdruck in der Kontraktlogistik. Es ist eine Neuausrichtung, die sich durch die gesamte Branche zieht.

49 Kipper auf Diät

Test: MAN TGE. Kipper mit weniger Kilos, TGE mit neuem Cockpit – eine gelungene Kombination.

5 Impressum

Die universelle Transportlösung für Schüttgüter.

Die Sattelkipper S.KI SOLID mit einer Rundmulde aus Stahl sind die universelle Transportlösung für Baustoffe. Durch die hohe Verschleißfestigkeit eignen sich diese Kipper für abrasive Materialien. Erhöhter Werterhalt, verbesserter Korrosionsschutz und Gewichtsreduzierung durch die neue Mulde, Gewichtsreduzierung von 280 kg führt zu mehr Nutzlastkapazität bei gleichzeitiger Verbesserung der Bedienbarkeit, Produktqualität, Beständigkeit und Zuverlässigkeit. Der flache, breitere Boden sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und höhere Fahrstabilität.

[Schmitz.cargobull.com/sattelkipper](https://www.schmitz.cargobull.com/sattelkipper)



Sigá-sigá

Übersetzt heißt das „Langsam, langsam“. Es ist der meistgebrauchte Ausdruck der griechischen Seele. Was die Hellenen damit sagen wollen: Nur mit der Ruhe, morgen ist auch noch ein Tag, heute genießen wir das Leben. Jetzt soll ein Grieche in Brüssel in die Gänge kommen. Der neue EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas hat bislang wenig mit Verkehrspolitik zu tun gehabt. Inhaltliche Überraschungen darf man von ihm zunächst nicht erwarten. Er wird seiner Antrittsrede nach den bisherigen Kurs der EU-Kommission weiterführen. Am „Green Deal“ möchte er ausdrücklich festhalten – und damit auch an den Bemühungen der EU, den CO₂-Ausstoß im Straßengüterverkehr langfristig gen null zu senken. Die Aufgaben des griechischen EU-Verkehrskommissars sind vordefiniert. So soll Tzitzikostas einen Investitionsplan erarbeiten, anhand dessen die Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Europa priorisiert und vorangetrieben werden kann. Auch der Aufbau eines europäischen Ladenetzes für den elektrischen Güterverkehr ist ein separater Punkt, dem er sich zuwenden muss. Wer sich in Europas größtem Amt wohl der Deindustrialisierung widmen wird, die dank überbordender Bürokratie, viel zu hoher Lohnnebenkosten und Steuern in vollem Gange ist? Damit gehen schließlich Auftragseinbrüche für Transport- und Logistikunternehmen einher, die ohnehin schon mit großen Herausforderungen zu kämpfen haben.

In Bezug auf unser kontinentales Integrationsprojekt – die Europäische Union – darf ich auf einen ganz speziellen Beitrag in dieser Ausgabe hinweisen: Ein Ende der EU ist nicht ausgeschlossen – was hieße das für die Transportwirtschaft? Ein uns alle angehendes Thema in sachlicher und allseitiger Betrachtung – für unser Leserpublikum verfügbar hier im Heft, als E-Paper und in der App für mobile Endgeräte.

An dieser Stelle ein Dankeschön für das rege Interesse an unserem Magazin – das heuer das 40. Bestandsjahr begeht. ▀ Ihre Helene Gamper



Die universelle Transportlösung für Schüttgüter.



Der Sattelkipper S.KI SOLID

Überzeugt durch einfache Bedienung, robuste Rahmen- und Muldenkonstruktion sowie hohe Kippstabilität. Mehr Informationen: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 67-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com.

Mehr auf [schmitz.cargobull.com/sattelkipper](https://www.schmitz.cargobull.com/sattelkipper)

Unter neuer Führung

Zum 1. Mai 2025 wird Dirk Schmelzer die Leitung von Daimler Buses Schweiz als CEO übernehmen und damit die Nachfolge von Frank Scherhag antreten, der nach 44 erfolgreichen Jahren bei Daimler Buses seinen wohlverdienten Ruhestand antreten wird.

Nach seinem Studium der Betriebswirtschaftslehre begann Dirk Schmelzer seine Karriere 1993 bei der Mercedes-Benz AG und übernahm verantwortungsvolle Aufgaben im Vertrieb für Transporter und Lastkraftwagen (Lkw), zunächst für Überseeregionen, später in leitender Funktion für Mittel- und Südeuropa. Zwischen 2012 und 2019 leitete er operative Vertriebsdirektionen bei Mercedes-Benz Austria und Mercedes-Benz USA.

Seit 2019 verantwortet Dirk Schmelzer als CEO das Geschäft von Daimler Buses in Österreich und Tschechien. In dieser Zeit hat er maßgeblich zur Weiterentwicklung



V. li.: Dirk Schmelzer, Artur Konarski

der Organisation beigetragen, u. a. durch die Neuausrichtung des Vertriebs, die strategische Gestaltung des Bereichs Customer Services & Parts (CSP) und die Einführung nachhaltiger Maßnahmen an allen Standorten. Um eine strukturierte Übergabe zu gewährleisten, wird er seine neue Rolle in der Schweiz bereits im April 2025 antreten. Zum 1. April 2025 wird Artur Konarski neuer CEO von Daimler Buses Austria und Tschechien. Artur Konarski begann seine Karriere nach einem Managementstudium in Warschau

und Mainz im Jahr 1998 bei der Mercedes-Benz AG Polska. Er sammelte umfassende Erfahrung in Bereichen wie Logistik, Marketing, Kundenbeziehungsmanagement (CRM) und der strategischen Entwicklung von Händlernetzwerken. Seit 2018 ist er als CEO für Daimler Buses Polen tätig. Während seiner Amtszeit leitete er erfolgreich die Transformation zur Elektromobilität, die Reorganisation der Geschäfts- und Vertriebsstruktur sowie den Ausbau der Kunden- und Mitarbeiterbeziehungen. //

Neue Spitze bei DKV Mobility

Sebastian Klauke wird zum 1. April 2025 neuer Chief Executive Officer (CEO) von DKV Mobility. Er tritt die Nachfolge von Marco van Kalleveen an, der nach sechs Jahren als CEO seinen Vertrag auf eigenen Wunsch nicht verlängern wird. Bis zur Übergabe wird Marco van Kalleveen das Unternehmen weiterführen und gemeinsam mit dem Führungsteam einen reibungslosen Übergang sicherstellen. Jan Fischer, Eigentümer und Vorsitzender des Verwaltungsrats von DKV Mobility, sagt: „Ich danke Marco van Kalleveen für seine herausragende Leistungen und sein Engagement für das Unternehmen. Während seiner

Zeit als CEO hat er gemeinsam mit dem Führungsteam von DKV Mobility maßgeblich zum Wachstum und zur Professionalisierung des Unternehmens beigetragen. Wir können auf enorme Fortschritte zurückblicken: Wir sind nicht nur stark gewachsen – sowohl organisch als auch durch M&A –, sondern haben uns auch zu einem führenden Unternehmen im Bereich der Elektromobilität entwickelt und einen weiteren Sprung in der Digitalisierung gemacht. Ich freue mich, dass wir mit Sebastian Klauke einen sehr erfahrenen Manager mit hoher Expertise in Unternehmensstrategie und Digitalisierung als Nachfolger gewinnen konnten. Er ist die ideale Besetzung für eine nahtlose und erfolgreiche Fortsetzung des Wachstumskurses von DKV Mobility.“

DKV Mobility ist eine führende B2B-Plattform für internationale Mobilitätsdienstleistungen mit über 384.000 Lkw- und Flottenkunden in mehr als 50 Ländern. In den vergangenen Jahren erweiterte DKV Mobility das Produkt- und Dienstleistungsangebot und baute die Kundenorientierung und -zufriedenheit aus. Im Jahr 2023 erzielte das Unternehmen ein Transaktionsvolumen von 17 Mrd. Euro und einen Umsatz von 714 Mio. Euro. Dies wurde erreicht, indem sich das Unternehmen nicht nur auf Wachstum des Kerngeschäfts fokussierte, sondern mit gezielten Innovationen und digitalen Lösungen neue Geschäftsfelder erschlossen hat. Dazu gehörte auch die weitere internationale Expansion durch strategische Akquisitionen. //

Experte für E-Trucks

Christian Csenar ergänzt als Key Account Manager für Elektromobilität das Team von Volvo Trucks und betreut Kunden in ganz Österreich. Er bringt langjährige Erfahrung und Fachwissen aus der Transportbranche mit, ist ein Experte auf dem Gebiet Elektromobilität und verfügt über ein gutes Netzwerk zu Energieversorgern, Ladesäulen-Herstellern, Förderstellen sowie mobilitätsrelevanten Unternehmen. Mit diesem

Wissen bietet er Kunden einen besonderen Mehrwert und unterstützt bei der Transformation zu CO₂-neutralem Transport. Seine berufliche Laufbahn startete er mit einer Doppellehre als Kfz-Techniker und -Elektriker, die den Grundstein für seine vielfältigen Tätigkeiten in dieser Branche legte. Christian stammt aus einem Familienbetrieb im Transportwesen und verfügt als Techniker über umfangreiche Kenntnisse in den Bereichen Service, Aftermarket und Sales. //

Christian Csenar



Neue Gremienbesetzung

Nach der offiziellen Freigabe der strategischen Partnerschaft zwischen der Schwarzmüller Gruppe und der Krone Nutzfahrzeug-Gruppe durch die europäischen Kartellbehörden Ende letzten Dezember präsentieren beide Unternehmen eine neue Struktur für ihre zukünftige Zusammenarbeit. Die Partnerschaft vereint die Stärken beider Unternehmen und sorgt für Stabilität sowie eine klare Kundenorientierung.

Im Zuge der Beteiligung wurde der Aufsichtsrat der Schwarzmüller Gruppe neu besetzt. Dieser besteht nun aus führenden Vertretern beider Partnerunternehmen, welche die strategische Weiterentwicklung der eigenständigen Marken Schwarzmüller und Hüffermann mit ihrer Expertise begleiten werden. Hierzu zählen unter Vorsitz von Dr. Stefan Binnewies Beate Paletar, Dr. David Frink sowie Martin Lehner. Zudem sind Anna Lucia Paletar und Ole Klose sowie die Arbeitnehmervertreter Karl Neulinger und Raphael Weigerstorfer in der österreichischen Gremienstruktur vertreten. Die Geschäftsführung von Schwarzmüller, bestehend aus Wolfgang Muhri (CEO), Daniela Lorenzer (CFO) und Maik Spindler (CSO), wurde um Dr. Valentin Clemens ergänzt. Als neuer Chief Alliance Officer (CAO) verantwortet er die strategische Synchronisation mit der Krone

Nutzfahrzeug-Gruppe, die Bereiche Einkauf sowie die markenübergreifenden Aktivitäten im Segment der Schubboden-Auflieger mit Knapen.

Die nun behördlich genehmigte Partnerschaft ermöglicht den gemeinsamen Ausbau von Produktionsnetzwerken, eine verbesserte Vertriebs- und Servicepräsenz sowie eine sich ergänzende Produktpalette, die nahezu überschneidungsfrei ist. Beide Marken bleiben eigenständig und ergänzen sich ideal: Während Krone die gesamte Logistikkette im Straßengütertransport abdeckt, ist Schwarzmüller führend in spezialisierten Segmenten wie Infrastrukturfahrzeugen. Gemeinsame Werte und eine Vision für die Zukunft lassen beide traditionsreichen Familienunternehmen zuversichtlich in die Zukunft planen, denn Kunden, Mitarbeitende sowie Partner stehen im Mittelpunkt der Unternehmensstrategien. Beide Gruppen setzen auf nachhaltige Entwicklung und wirtschaftliche Stabilität über Generationen hinweg. Schwarzmüller und Krone sehen die enge Zusammenarbeit als entscheidenden Schritt, um ihre Marktposition zu stärken und langfristige Mehrwerte für ihre Kunden zu schaffen. //



1 Der neu besetzte Aufsichtsrat der Schwarzmüller Gruppe: Dr. Stefan Binnewies, Ole Klose, Anna Lucia Paletar, Dr. David Frink, Beate Paletar, Martin Lehner, Raphael Weigerstorfer, Karl Neulinger (v. li. n. re.)

2 Die Geschäftsführung der Schwarzmüller Gruppe in neuer Besetzung: Dr. Valentin Clemens, Wolfgang Muhri, Daniela Lorenzer, Maik Spindler (v. li. n. re.)

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2025.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 25.3.2025 (Anzeigenschluss: 7.3.2025).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2024)

RECOM überzeugt Salzburger Sand- und Kieswerke

Heiße erneuerte Premiumreifen halten härtesten Anforderungen stand.

Fairness, Ehrlichkeit und Handschlagqualität – mit diesen Werten wurde 1971 die Salzburger Sand- und Kieswerke Gesellschaft m.b.H. (SSK) gegründet. Inzwischen beschäftigt das Familienunternehmen 500 Mitarbeiter und hat über 100 Lkw im Einsatz. Rund die Hälfte davon fahren mit RECOM Premiumreifen. SSK-Fahrzeuge müssen härtesten Anforderungen standhalten. Sie bewegen sich auf Schotterstraßen, Baustellen und Forstwegen und sind für Betonfahrten unterwegs. „Ein wichtiger Qualitätsfaktor ist für uns, ob ein Reifen zB nach einem Anfahrtschaden die Fahrt nach Hause noch aushält, denn das spart uns Zeit und Geld“, erläutert Herbert Schauer, u. a. zuständig für den Reifeneinkauf. „Mit den RECOM Reifen sind wir bisher sehr zufrieden. Auch seitens der Fahrer kommt kein Kommentar, was in unserer Region ja ein großes Lob bedeutet.“ Herbert Schauer ist seit einem Vierteljahrhundert im Betrieb. „Bei uns packt jeder mit an. Unsere Geschäftsführer haben ein beeindruckendes Fachwissen in allen Unternehmensbereichen und können zB auch alle Fahrzeuge lenken“, berichtet Herbert Schauer. „Und ich bin nicht nur für die Auswahl unserer Reifen zuständig, sondern ziehe diese auch selbst auf, zumindest im Großraum Salzburg. Das ist ein guter Ausgleich zur Schreibtischarbeit und hält mich fit.“

Nachhaltiges Wirtschaften hat hohen Stellenwert „Wir freuen uns sehr, die Salzburger Sand- und Kieswerke als Partner für unsere RECOM-Reifen gewonnen zu haben“, betont Barbara Bruckner, Sales Managerin KRAIBURG Austria. „Hier passen nicht nur die

Handschlags- und Qualitätsmentalität, sondern auch der Anspruch, möglichst nachhaltig zu wirtschaften.“ SSK ist ein Bauzulieferer mit Fokus auf Produkte wie Sand, Kies, Splitt und Beton. Dabei legt das Unternehmen großen Wert auf Nachhaltigkeit, beispielsweise durch emissionsarme Fahrzeugflotten und Rekultivierung von Abbauflächen. Im Angebot sind Lösungen für verschiedene Bauprojekte, darunter Straßen-, Wohn-, und Gewerbebauten sowie Kraftwerks- und Tunnelbau. Der ökologische Gedanke findet auch dadurch Ausdruck, dass die Region Salzburg durch ökologische Initiativen und lokale Bauprojekte unterstützt wird – und dass nun auch runderneuerte Reifen von einem Hersteller aus der Region bezogen werden. „Ob große oder kleine Unternehmen, ob öffentliche Hand oder Privatkunden, wir wickeln Aufträge aller Art und Größe ab und haben jeweils im Visier, bestmögliche Qualität zu liefern“, resümiert Herbert Schauer. Bestmögliche Qualität will auch weiterhin KRAIBURG Austria mit seinen RECOM-Reifen liefern. Bei SSK ist aktuell der RECOM D1003 in der Dimension 315/80 R22,5 im Einsatz. Im Sortiment gibt es den im Heißverfahren runderneuerten Premiumreifen noch in den Designs D-1001, D-1002, T-3001 und T-3002. Umfangreiche Praxis- und Leistungstests bestätigen, dass die Performance der Reifen von Neureifen kaum zu unterscheiden ist. Neben den anspruchsvollen Anwendungsgebieten wie bei SSK sind sie auch im Fern- und Regionalverkehr zuverlässige Begleiter. In welchem Einsatz sie auch immer sind, stets werden sie ihrem Anspruch gerecht: Sicher. Langlebig. Premium. //



Herbert Schauer, bei der Salzburger Sand- und Kieswerke Gesellschaft m.b.H. (SSK) u. a. anderem für den Einkauf zuständig
Barbara Bruckner, Sales Managerin KRAIBURG Austria

Auflage für Intermodalverkehr

Marcotran, ein führendes spanisches Unternehmen für integrierte Logistiklösungen, hat 30 neue S.CS Sattelcurtainsider mit MEGA VARIOS-Aufbau für den Intermodalverkehr in seinem Fuhrpark aufgenommen. Die Fahrzeuge sind ab Werk mit dem Telematiksystem TrailerConnect® und einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Alberto Marco, Einkaufsleiter bei Marcotran, unterstreicht die Bedeutung der Neuanschaffung: „Mit diesen neuen, bahnverladbaren P400-kodifizierten Sattelaufliegern in unserer Flotte können wir unsere Routen optimieren, unsere Betriebskosten senken und die Rückverfolgbarkeit der Waren verbessern. Technologie und Daten spielen eine Schlüsselrolle in unserer Wachstumsstrategie, und die Partnerschaft mit Schmitz Cargobull ermöglicht es uns, auf die fortschrittlichsten Marktlösungen zuzugreifen und unsere Position als Benchmark im intermodalen Transport zu festigen.“ Die neuen Fahrzeuge, die für die Optimierung des intermodalen Transports konzipiert wurden, verfügen über einen höhenverstellbaren VARIOS-Aufbau, der mit einer diebstahlsicheren Seitenplane und einer verstärkten diebstahlsicheren Dachplane, dem „Schmitz Cargobull Safety Roof“, ausgestattet ist und die Sicherheit der Ladung gewährleistet. Darüber hinaus sind die Auflieger mit einer Ferry-Ausrüstung und einer TIR-Zertifizierung ausgestattet, was den Transport mit verschiedenen Verkehrsträgern erleichtert und die Umschlagzeiten verkürzt. Das verzinkte Fahrgestell mit einer 10-Jahres-Garantie gewährleistet eine lange Lebensdauer und erhöhte Korrosionsbeständigkeit.

„Der Einbau des Reifendruckkontrollsystems und des TrailerConnect® Telematik-Servicepakets, das detaillierte Informationen über den Zustand der Sattelaufleger liefert und bei Zwischenfällen Alarm auslöst, unterstreicht das Engagement von Marcotran für Sicherheit und Effizienz“, so Javier Espliego, Key Account Manager von Schmitz Cargobull. Darüber hinaus werden die Fahrzeuge durch die Schmitz Cargobull Tochtergesellschaft Cargobull Finance finanziert und sind über Full Service-Verträge abgedeckt. //



Javier Espliego (Key Account Manager Schmitz Cargobull Ibérica), Fran Benedí (Gebietsverkaufsleiter Aragón und Soria Schmitz Cargobull Ibérica), Alberto Marco (Einkaufsleiter Marcotran), Miguel Iglesias (Country Manager Schmitz Cargobull Ibérica)

ULTIMAAX®

Premium Elastomer Federung



Jetzt bei MAN erhältlich

Die ULTIMAAX Elastomer Fahrwerk Technologie kombiniert eine herausragende Lebensdauer, Fahrqualität, Beweglichkeit und Stabilität.

Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Händler!
Referenz-Verkaufscode: ZKHUM



- Extrem stabil
- Sehr gutes Fahrgefühl
- Niedrige „Life Cycle“ Kosten
- 250 kg leichter als Blattfederungen

HENDRICKSON
The World Rides On Us
hendrickson-intl.com/de-eu

©2025 Hendrickson USA, L.L.C. Alle genannten Marken sind Eigentum von Hendrickson USA, L.L.C. oder eines seiner verbundenen Unternehmen in einem oder mehreren Ländern. Alle Rechte vorbehalten.

Anzeige wegen Fahrerflucht

Kein Kavaliersdelikt, aber schnell passiert

Aus gegebenem Anlass berichten wir über einen Vorfall im Straßenverkehr, der letztendlich zu einem Verwaltungsstrafverfahren führte: Zwei entgegenkommende Lkw – jeder auf seiner Fahrbahn – touchierten beim Vorbeifahren und beschädigten jeweils den fahrerseitigen Seitenspiegel des anderen Fahrzeugs. Beide Lenker setzten daraufhin ihre Fahrt in die jeweilige Fahrtrichtung fort, ohne anzuhalten.

Einer der Unfallenker fuhr seinen Angaben zufolge von der Unfallstelle direkt zur örtlich zuständigen und nahegelegenen Polizeidienststelle und setzte die dortigen Beamten über den soeben vorgefallenen Verkehrsunfall in Kenntnis.

Der andere Unfallenker verständigte zunächst seinen Arbeitgeber. Dieser wies seinen Arbeitnehmer (den Unfallenker) an, weiterzufahren, da er (der Arbeitgeber) die Polizeidienststelle verständigen werde. Dies geschah allerdings erst, nachdem der Sachbearbeiter der Polizeidienststelle beim betreffenden Arbeitgeber interveniert hatte. Der Arbeitgeber wurde vom Polizeibeamten über die geltende Rechtsbestimmung des § 4 Straßenverkehrsordnung (StVO) informiert und staunte nicht schlecht, als gegen seinen Fahrer Anzeige erstattet werden müsse, da dieser das Delikt der „Fahrerflucht“ zu verantworten habe. Der verantwortliche Fahrer wurde geladen und niederschriftlich zum Sachverhalt befragt. In weiterer Folge wurde eine Anzeige an die örtlich zuständige Bezirksverwaltungsbehörde erstattet.

Eine Übertretung nach § 4 StVO („Verkehrsunfälle“) ist leider kein Kavaliersdelikt. Was genau besagt dieser Paragraf?

Die wichtigsten Punkte von Absatz 1 sind, dass „alle Personen, deren Verhalten am Unfallort mit einem Verkehrsunfall in ursächlichem Zusammenhange steht“, wenn sie ein Fahrzeug lenken, sofort anhalten, an der Feststellung des Sachverhalts mitwirken und ohne unnötigen Aufschub die nächste Polizeidienststelle verständigen müssen. Absatz 5 besagt, dass diese Verständigung unterbleiben darf, wenn „die in Absatz 1 genannten Personen oder jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander ihren Namen und ihre Anschrift nachgewiesen haben“.

Zu beachten ist dabei auch ein Punkt, der oftmals falsch interpretiert wird: Nach § 5a StVO ist die nächste Polizeidienststelle verpflichtet, Meldungen über den Verkehrsunfall entgegenzunehmen.

Fazit: Eine polizeiliche Unfallaufnahme („polizeilicher Unfallbericht“) ist immer empfehlenswert, zumal das Vorzeigen eines Führerscheins noch lange keine Gewähr dafür ist, dass der betreffende „Unfallgegner“ auch tatsächlich eine aufrechte gültige Lenkberechtigung besitzt (zB kann ein aufrechtes Lenkverbot bestehen und der Lenker ein Duplikat seines bereits von der Behörde entzogenen Führerscheins mitführen).

Die Polizei kann überdies auch allfällige Beeinträchtigungen durch Alkohol, Suchtgifte oder Medikamente feststellen, die sich jeweils erschwerend auswirken.

Der Unfallbericht über die straßenpolizeiliche Unfallaufnahme ist in jedem Fall auch immer hilfreich bei der versicherungstechnischen Schadensabwicklung.

Die vor Ort zu entrichtende „Blaulichtsteuer“ in Höhe von 36 Euro wird in der Regel von der Versicherung rückerstattet.

Mit dem Fahr- und Führungspersonal sollte jedenfalls die richtige Vorgehensweise in solchen Situationen besprochen werden. Es empfiehlt sich, dies in die jährlichen Unterweisungen einzubauen.

Sollten Sie hier Unterstützung benötigen, sind wir der richtige Ansprechpartner. Unser Fachwissen und unsere Erfahrung leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrem Erfolg. Kontaktieren Sie uns für ein unverbindliches Gespräch. Wir freuen uns auf Ihren Anruf! //



Arno Pirchner

Analyse / Schulung
/ Begleitung
Hauptstraße 69,
A-6824 Schlins
Tel. +43 (0) 5524.30 400

office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Tschann im Ländle

Der in Salzburg-Schallmoos ansässige Nutzfahrzeughändler Tschann übernimmt von der Pappas Holding den DAF-Service und Vertriebsstandort in Rankweil.

Für die aus Vorarlberg stammenden Eigentümer ist es ein bisschen wie eine Rückkehr zu den familiären Wurzeln: 1950 verließ der Firmengründer Eugen Tschann das „Ländle“, um sich in Salzburg mit dem Handel und Service von Nutzfahrzeugen selbstständig zu machen. Aus diesen kleinen Anfängen ist einer der größten selbstständigen Nutzfahrzeughändler Europas entstanden. An bislang acht Standorten in Bayern (Poing/München, Obertraubling/Regensburg, Bogen/Straubing) und Österreich (Salzburg, Premstätten, Himberg, Wels, Stans) werden den Kunden umfassende Dienstleistungen rund um den Lkw geboten. Seit 1973 ist man Vertragshändler des niederländischen Lkw-Herstellers DAF und seit 2015 österreichischer Importeur der tschechischen TATRA-Allrad-Lkw.

Die Vorarlberger DAF-Kunden wurden bislang von der Danube Drive Rankweil GmbH, einem Unternehmen der Pappas Holding, betreut.

Mit Jahreswechsel hat Tschann den renommierten Lkw-Service- und Verkaufsbetrieb mit allen 30 Mitarbeitern übernommen. Die neue Tschann Rankweil GmbH ist der nunmehr neunte Tschann-Standort.

Pünktlich zum 75-jährigen Gründungsjubiläum konnte so das Verkaufsgebiet um einen wichtigen Eckpfeiler zwischen den Tschann-Verkaufsgebieten im bayerischen Allgäu und Tirol erweitert werden. //

Säaf Rent kennt keinen Lieferengpass

Das professionelle Team um Dr. Johannes Säaf versteht sich bestens auf alle Fragen der Fahrzeugvermietung. Seit über zehn Jahren ist das Unternehmen fixer Bestandteil in der Nutzfahrzeugbranche. Über 50 Fahrzeuge wurden angekauft und vermietet, der Großteil davon wurde nach Mietende von den Mietern übernommen. Als zweites Standbein von Säaf Rent gibt es seit 2023 die Busvermietung, wo ebenfalls bereits mehrere Busse ausgeliefert wurden.

„Zufriedene Kunden haben den Erfolg von Säaf Rent ermöglicht, präzise Bearbeitung der Anfragen sowie kompetente Beratung bei der Fahrzeugwahl waren und sind der Schlüssel für unseren Erfolg bei der Fahrzeugvermietung“, ist Firmenchef Dr. Johannes Säaf überzeugt. //



www.saaf.at

V. li.: Eugen Simma (GF Tschann Gruppe),
Markus Monz (GF Tschann Rankweil GmbH),
Enrico Simma (GF Tschann Gruppe), Christian
Haslinger (Prokurist Tschann Gruppe)

Größtmögliche Angriffsfläche

Wird Leonore Gewessler der Transportbranche fehlen?

Zum Berufsprofil von Politikern mit Verantwortung für ein Ressort gehört es, für bestimmte Maßnahmen und Entscheidungen nicht gemocht zu werden. Nicht nur in der Transport- und Verkehrswirtschaft hat sich die nun aus dem Amt geschiedene Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, die gebürtige Grazerin Leonore Gewessler, eine Menge Antipathien eingehandelt. Unter den Reaktionen auf ihre Politik und ihren Politikstil war das verzweifelte Kopfschütteln noch die höflichere Variante. Manche ließen sich in ihrem Zorn auf die flugfreudige Ideologin auch zu Unhöflichkeiten hinreißen. Gewessler geht, aber die Herausforderungen für die Branche bleiben.

Was die Maßnahmen dieser Ministerin für viele Wirtschaftsakteure so schwer erträglich gemacht hat, ist schnell aufgezählt: Erstens war es beinahart grüne Politik, und die kollidiert naturgemäß mit bestimmten Aspekten des Verkehrswesens. Allerdings ist es die Aufgabe einer grünen Politikerin, grüne Politik zu machen, hierfür ist sie in die Politik gegangen und hierfür wurde sie gewählt. Zweitens werden bestimmte Politiker von Gesinnungsethik und Ideologie geleitet, was zu willkürlicher Benachteiligung ganzer Branchensektoren führt, nicht zuletzt durch überbordende Bürokratielawinen, unter denen neuerdings Trafiken, Würstelstände und Bäckereien zu leiden haben. Drittens haben viele Politiker nicht gelernt, wirtschaftlich zu denken, und sehen ohnehin nur die laufende Legislaturperiode.

Man wird eine Weile suchen müssen, bis man jemanden aus der Wirtschaft findet, der sich rundheraus positiv über die grüne Umweltministerin äußert – und dann ist es wahrscheinlich jemand aus der Solarbranche. Jeder wird ihr aber eine für den österreichischen Politikbetrieb sehr ungewohnte Zielstrebigkeit und Beharrlichkeit bei der Umsetzung ihrer Vorstellungen attestieren. Leonore Gewessler selbst blickt eher positiv auf ihre Leistungen zurück. Aus ihrer Sicht ist das nicht falsch, denn sie hat einen großen Teil ihrer Wunschprojekte umgesetzt.

Andere sehen ihre Bilanz eher skeptisch: „Die Art und Weise, wie Leonore Gewessler ihr Ministeramt ausgelegt hat, ist unerträglich – zu keinem Zeitpunkt hat sie es geschafft, Sachpolitik für die Menschen über ihre eigenen ideologiegetriebenen Befindlichkeiten zu stellen. Gut, dass diese Schreckensherrschaft im Verkehrsministerium bald ein Ende hat!“, wurde der Gänserndorfer Bürgermeister René Lobner (ÖVP) zitiert, den die Absage an die geplante Schnellstraße S8 erzürnt. „Autokolonnen durch Ortschaften, massiver Zeitverzug, Abgase, Lärm – eine ganze Region leidet seit Jahren unter der unzumutbaren Verkehrssituation durch das Marchfeld.“

Grüne Politik zu machen, ist eines – einen vernünftigen Interessenausgleich anzustreben, auch mit den eigenen Regierungspartnern,

ist etwas anderes. Bei nahezu jeder der sehr grün motivierten Entscheidungen der Ministerin kam es zu einem Aufschrei der einen oder anderen Branche. Auf Widerspruch und Protest seitens der FPÖ war sie geradezu abonniert, die ÖVP wollte ihre ausschlaggebende Stimme für das Renaturierungsgesetz vom Juni 2024 sogar mit einer Klage anfechten. Selbst wenn man Umweltschutz für gut und richtig hält: Ein Bundeskanzler, der so düpiert wird, kann eigentlich nur die Ministerin entlassen. Im Frühling 2024 ging die damalige Europaministerin Karoline Edtstadler (ÖVP) mit ihrer Kollegin hart ins Gericht, weil diese ihren Klimaplan trotz Bedenken dreier Ministerien ohne Änderungen nach Brüssel geschickt hatte und jene ihn daraufhin zurückziehen musste: „Sie ist hier uneinsichtig.“

Auf Veranstaltungen der Transport- und Busbranche brauchte der Name Gewessler nur erwähnt zu werden, um einhellige Ablehnung

auszulösen. Hierzu mag auch jene Inkonsequenz beigetragen haben, mit der aus der überzeugten Bahnreisenden („Das erdet“) ein echter Fliegerfan geworden ist. Seit sie als Ministerin tätig wurde, gab es regelmäßig parlamentarische Anfragen und Medienberichte über zahlreiche Flugreisen von Leonore Gewessler und ihren Mitarbeitern. Allein für die Reise zur Klimakonferenz in Baku machte das rund 130.000 Euro aus, und für die Zeit davor gibt es ähnliche Angaben über die Flugreisen. Deren CO₂-Ausstoß sollen allerdings durch Öko-Projekte kompensiert werden, deren Kosten die Allgemeinheit dann ebenso trägt wie die Flugkosten selbst. Wenn die Ministerin für Klimaschutz häufiger in Flugzeuge steigt als die anderen Regierungsmitglieder (im Vergleich zum Flugaufkommen der jeweiligen Ministerien), ist das gerade vor dem Hinter-

grund ihrer politischen Überzeugungen sehr erstaunlich, seltsamerweise gibt es ähnliche Meldungen auch über grüne Politiker in anderen Ländern.

Leonore Gewessler ist zielstrebig, sie geht taktisch vor und ist ein Machtmensch: Schon in ihrer ersten Regierungszeit begann sie, im Hintergrund laufend Gesetze zu novellieren. 2021 sicherte sie fast die Hälfte des mit 3,5 Mrd. Euro dotierten EU-Corona-Wiederaufbausfonds für Österreich ihren Umweltprojekten. Es gelang ihr, einen Pflock nach dem anderen einzuschlagen: Ausbaugesetz für Erneuerbare Energien, CO₂-Abgabe, Klimabonus, Öko-Steuerreform, Klimaticket, Erhöhung der NoVA, Pfand auf Plastikflaschen, Ende für den Lobau-Tunnel. Sie erwies sich damit als wahrscheinlich effizienteste Ministerin der Zweiten Republik, und wenn heute in Österreich über Sinn und Zweck grüner Politik diskutiert wird, ist das ganz überwiegend ihr Verdienst. Allerdings trägt gerade das zum beschleunigten Ende des Klimaschutzvorhabens bei, weil man jetzt zügig beginnt, die Gewessler-Projekte abzuwickeln. Das fängt bereits mit

der Abschaltung des Klimabonus an, hier bleibt uns vorerst nur die CO₂-Bepreisung erhalten.

Was ändert sich nach Gewessler? Umwelt- und Klimaschutz werden dem Primat der Wirtschaftspolitik untergeordnet, weil sich Österreich in der Rezession befindet und die Regierung ein ziemlich großes Haushaltsloch zu stopfen hat. Ohne Geld gibt es auch keine Musik, und entgegen der allgemeinen Warnungen vor dem Weltuntergang werden die Menschen ihre eigenen wirtschaftlichen Verhältnisse wieder als wichtiger ansehen als den Schutz der Moore oder des Weltklimas. Weil uns das auf dem Weg zu einer naturverträglicheren Lebens- und Wirtschaftsweise zurückwirft, ist es bedauerlich.

Wenn sich die Anstrengungen zum Klimaschutz, die ja auf Wirkzeiten im Tausend-Jahre-Bereich angelegt sind, als Polittheater innerhalb einzelner Legislaturperioden entpuppen, bedeutet das den Wegfall jeglicher Planungssicherheit für die Unternehmen. Die Umstellung ganzer Flotten auf Elektromobilität wird zum Zeitgeist-Gag, wenn sie nicht Teil eines langfristigen Paradigmenwechsels ist. Als solcher wurde die Verkehrstransformation von der grün geprägten Regierung und der jetzigen EU-Führung verkauft. Wenn das wegfällt und vielleicht die erforderliche Infrastruktur gar nicht erst ausgebaut wird, bleiben die Unternehmer auf dem Schaden sitzen. Sich die Tür zu einer nicht ganz so elektrischen Zukunft offengehalten zu haben, wird sich dann als weitsichtig erweisen.

Ändern wird sich eine Regierungsweise, die in den zurückliegenden Jahren Unbotmäßigkeiten sanktioniert und Wohlverhalten belohnt hat: Nach dem Verständnis konservativer Parteien steht die Eigenverantwortung des Bürgers über der Dauerbetreuung durch den Staat. Sehr wahrscheinlich wird dies zu einem Bürokratieabbau und zu einer neuen Freizügigkeit bei unternehmerischen Entscheidungen führen, allerdings innerhalb der engen Grenzen der EU-Vorgaben. Sinnvolle Straßenbauprojekte werden eher umgesetzt als verhindert werden. Die Verkehrslobby wird mehr Gehör finden als zuletzt. Das gibt auch Hoffnung hinsichtlich zukunftsweisender Lösungen im kombinierten Verkehr. Möglicherweise etabliert sich ein echter Dialogstil nach den Jahren grüner Basta-Politik.

Anderes wird sich nicht ändern. Die Elektromobilität wird sicher nicht abgeschafft, allerdings wird es vermutlich nicht zum völligen Umstieg kommen, sondern zum Nebeneinander verschiedener Antriebsmethoden. Die Radikalität wird aus der verkehrspolitischen Diskussion herausgenommen, und das ist sinnvoll, weil wir uns nicht auf eine einzige „wahre“ Lösung festlegen sollten. Das gesteigerte Verständnis für Umweltthemen wird nicht verschwinden – zu stark ist der Eindruck, den Naturkatastrophen hinterlassen – und sie werden weiterhin von vielen Medien als unmittelbare Folge des „menschengemachten Klimawandels“ eingeordnet werden, ob dies nun korrekt ist oder nicht.

Tatsächlich werden in einer Zeit ohne Gewessler aber einige Probleme noch drängender als jetzt schon, so etwa der Fahrermangel, der sich so oder so dramatisch zuspitzt. Auch die Energiepreise mitsamt ihren Auswirkungen auf die Material-, Herstellungs- und Betriebskosten für Fahrzeuge, Ersatzteile, Hallen u. v. m. bleiben ein Problemfeld für die kommenden Jahre. Die Konzentrationsprozesse in der Branche werden auch in Zukunft kleinere Unternehmen zwingen, sich ihre Nische zu suchen und sich flexibel auf neue Entwicklungen einzustellen. Im Investitionsbereich wird es künftig schwieriger werden, sich klug und weitsichtig für die „richtige“ Antriebstechnik zu entscheiden, weil absehbar die umweltpolitischen Leitplanken abgebaut werden. An die Stelle der Bejahung politischer Vorgaben wird ein verantwortliches Abwägen verschiedener Alternativen treten. Das war schon immer ein wesentliches Element des Unternehmertums.

Auch andere Themenfelder verschwinden nicht, nur weil die Gewessler-Ära endet. Auch künftig müssen sich Unternehmen der

Transportwirtschaft mit der Digitalisierung ihrer Arbeitsprozesse, dem Einzug der Künstlichen Intelligenz und auch weiterhin dem Thema Elektromobilität auseinandersetzen. Auch wenn diese Bereiche in den Jahren der grünen Regierungsbeteiligung eine starke ideologische Färbung bekommen haben, stellen sie auch künftig die wichtigsten Zukunftstrends für die Branche dar, wie zuletzt Ende Januar auf der AutoZum in Salzburg zu sehen war. Wahrscheinlich werden sie jedoch mit weniger staatlicher Lenkung, dafür mit mehr Augenmaß vorangebracht werden. Wenn es im Wettbewerb der besten Ideen wieder mehr Alternativen gibt, ist das nicht schlecht.

Man wird gut daran tun, nicht alle Maßnahmen und Entscheidungen dieser Ministerin pauschal abzulehnen. Unter ihren zahlreichen Initiativen finden sich fraglos auch solche, die man mittragen und weiterführen kann, zumal Umwelt- und Klimaschutz durchaus auch profitabel und Elektrofahrzeuge in den passenden Einsatzbedingungen wirtschaftlicher als Verbrenner sein können. Leonore Gewesslers Hauruck-Politikstil kann unglücklicherweise zur Abkehr von Umweltanliegen führen, wenn man meint, von den Animositäten gegenüber der Ministerin auf die Richtigkeit ihrer Ziele schließen zu können. Klug wäre das nicht.

Für manchen wird es schwierig werden, seinen Unmut über die Probleme in diesem Wirtschaftssektor nicht mehr bei Frau Gewessler abladen zu können. Ein neuer Minister nach Branchenwunsch wird nicht über Nacht alle Beschwerden der Wirtschaft erledigen können, auch künftig wird es also noch unbeliebte politische Maßnahmen geben. Das bedeutet vor allem mehr Eigenverantwortung, mehr konstruktives Mitdenken und ein gesundes Zögern bei Entscheidungen, weil sich jede vielleicht später als nicht ganz so richtig herausstellen kann. *▲ Alexander Glück*

WIR STELLEN VOR:
TATRA PHOENIX 2024
 DIE EVOLUTION EINER LEGENDE



... jetzt auch in RANKWEIL

75 JAHRE 1919
TSCHANN
 Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

TATRA Exklusivpartner für Österreich, Bayern und Südtirol:
 Tschann Nutzfahrzeuge GmbH • Samergasse 20 • 5020 Salzburg
 TATRA-Vertriebsleiter: Hr. Robert Kerschl • Tel.: +43 (0)664/882 85 657

www.tschann.biz/tatra

Ein Ende dieser EU ist nicht ausgeschlossen

Was hieße es für die Transportwirtschaft?

Immer neue Direktiven, immer neue Regulierungen: Längst haben wir uns daran gewöhnt, unsere Lebens- und Wirtschaftsweise maßgeblich von Brüssel bestimmen zu lassen. Solche Harmonisierungen sind im Prinzip vorteilhaft, solange sie einen starken, effizienten Wirtschaftsraum begünstigen. Manche Versprechen wurden nicht eingehalten, etwa die Freizügigkeit in den sinnvollen Bereichen. Die Warteschlangen an den Grenzen wurden für Lastfahrzeuge wieder deutlich länger – hinzu kommen Fahrverbote und Ruhezeiten, Arbeitsschutz und Klimaziele. Auch konnte die EU keine Kriege in Europa verhindern. Allgemein wird vom ewigen Fortbestand der Europäischen Union ausgegangen, dabei ist der keineswegs sicher. Was würde ein Ende der EU für die Transportwirtschaft bedeuten? Zunächst: Die möglichen Zukunftsentwicklungen der EU zu skizzieren, bedeutet keine Wertung. Falls das kontinentale Integrationsprojekt scheitern sollte, dann folgen jahrzehntelang Schuldzuweisungen, und diese beginnen bereits. Denn wenn über die EU-Strukturen diskutiert wird, verschwimmen immer wieder die Begriffe, nicht ohne Absicht. Die EU ist keineswegs identisch mit Europa, und die EU-Verwaltung ist nicht die europäische Staatengemeinschaft. Wer den überschießenden Regulierungswahn des Brüsseler Selbstbeschäftigungsbetriebs mit etwa 50.000 Beamten oder auch das feudalistische Gehabe bestimmter Spitzenpolitiker kritisiert, ist nicht automatisch Antieuropäer, sondern hat vielleicht einen anderen, vielleicht einen obrigkeitsskeptischen Zugang zur großen europäischen Familie.

Eine der brisanten Fragen ist dabei, ob eine nationale Perspektive die Loyalität zu Europa ausschließt oder nicht. So behauptet etwa die deutsche Wochenzeitung „Die Zeit“ (2/2025): „Herbert Kickl verachtet die europäische Gemeinschaft. Die FPÖ ist damit nicht nur eine Gefahr für die liberale Demokratie in Österreich, sondern den Zusammenhalt der EU.“ Man muss kein Kickl-Anhänger sein, um der von ihm unterzeichneten, von anderen Politikern heftigsten kritisierten „Wiener Erklärung“ das genaue Gegenteil entnehmen zu können, nämlich einen erklärten Respekt gegenüber den Völkern Europas, der sich aus einem unüblich gewordenen, nämlich patriotischen Verhältnis zum eigenen Land speist. So prallen grundverschiedene Ansichten aufeinander, und in dieser strikten Weigerung, die jeweils andere Perspektive zu reflektieren, liegt eines der Grundprobleme der EU.

Mit dem sich ankündigenden Regierungswechsel geschieht etwas in Österreich, was in einigen anderen EU-Mitgliedstaaten bereits in die politische Normalität übergetreten ist, nämlich die Zulassung rechter Parteien zur Regierungsverantwortung. Es gibt (wie allen politischen Richtungen gegenüber) gute Gründe, das nicht zu mögen. Aber es ist nur schwer als demokratisch auszugeben, wenn man es durch Willkür verhindert. „Die Zeit“ liegt richtig, wenn sie den Zusammenhalt der EU in Gefahr sieht, aber der Aufstieg der FPÖ und ähnlicher Parteien ist weniger Ursache und mehr Symptom einer nicht eben positiven Entwicklung der EU in den vergangenen Jahren. Die Gründe liegen woanders und sind bekannt.

Die wesentlichen Ämter und Institutionen der EU werden durch Ernennungen und Absprachen besetzt und haben keine demokratische Legitimation. Nicht einmal Spitzenkandidaten haben bei einem Wahlsieg sichere Aussicht auf ihr Amt. Zugleich aber stehen EU-Verordnungen – die neuerdings „EU-Gesetze“ genannt werden, obwohl sie keine sind – über nationalem Recht. Die neueste Unverständlichkeit ist das drohende Verbot von Baumwollkleidung, weil

Baumwolle nicht kreislauffähig ist. Wir sollen stattdessen Kleidung aus Kunststoffen tragen. Das mag sinnvoll sein, auch wenn das angesichts der Diskussionen um Mikroplastik und Phtalate (Weichmacher für Kunststoffe) unwahrscheinlich ist, aber es findet darüber keine öffentliche Debatte statt, ebenso wenig wie über die Modalitäten der Impfstoffbeschaffung durch die Kommissionspräsidentin, über Energiepolitik und vieles mehr. Diese Verfahrensweise hat viele Menschen, Europäer aus tiefem Herzen, von der EU entfremdet. Daneben werden die zum guten Teil durch die EU verursachten wirtschaftlichen Probleme nicht gelöst, sondern vertagt und damit vergrößert. Der Euro-Dollar-Wechselkurs ist im Sinkflug und nähert sich der Parität. Drohende Handelskonflikte mit den USA und China werden zusätzlich zu den Sanktionen gegen Russland für erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten sorgen. Seit 2008 eiert die Staatengemeinschaft von einer Krise zur nächsten, stets werden neue Rettungsschirme, Maßnahmen und Regeln aufgetürmt. Wir haben keine stabile Währung, die Staatshaushalte gehen immer tiefer in die roten Zahlen, zugleich aber werden laufend neue Milliardensummen für ideologische Projekte ausgegeben. Wir haben keine glaubwürdige Sicherheitsarchitektur, keine tragfähigen Antworten auf die Migrationskrise und keine starke Stimme in der Welt. Wirtschaftlich ist die EU auf dem absteigenden Ast, die Energieversorgung ist gefährdet, das Verhältnis zu drei Großmächten zerrüttet, die Außenpolitik eine Farce. Frankreich steht vor einer Finanzkrise, und falls sie abgewendet werden kann, steht gleich woanders die nächste bereit. Dazu möchte man die Ukraine in die EU aufnehmen, was sich – von moralischen Aspekten abgesehen – finanziell als sicherer Sargnagel herausstellen wird.

Hinzu kommt die Deindustrialisierung Deutschlands, der größten europäischen Wirtschaftsmacht und des größten EU-Nettozahlers, die bereits in vollem Gange ist. Inzwischen wandern sogar Betriebe aus Deutschland in die Schweiz aus, wo eine Pizza Margherita 18 Euro kostet. Die Arbeitslosigkeit erreicht mit bald 3 Mio. den höchsten Stand seit zehn Jahren. Auch in anderen Staaten schrumpft die Wirtschaftsleistung, nicht zuletzt in Österreich. Die EU wird über kurz oder lang auf einen drastischen Sparkurs einschwenken müssen, es gibt also weniger Geld für die Staaten, die etwas bekommen. Jene, die ihre EU-Mitgliedschaft vor allem als Geldquelle verstehen, werden sich konsequenterweise fragen, wozu sie in der EU bleiben sollen. Die Auflösungstendenzen in der Europäischen Gemeinschaft sind nicht zu leugnen, darüber hinaus gab es schon immer unterschiedliche Zugänge der EU-Staaten zu den USA. Italien kann sich dort besser positionieren als etwa Deutschland, Frankreich tritt international viel selbstbewusster auf als sein Nachbarland. Dies wird auch weiterhin zu außenpolitischem Ungleichgewicht innerhalb der EU führen. Ein Ende der EU in ihrer bisherigen Form hätte zweifellos manche positive Aspekte, es käme aber trotzdem einer Katastrophe gleich: Zahllose Kompetenzen wurden auf diese Ebene verlagert, die Staaten müssten zunächst ihre Grundfunktionen wiederherstellen: Energieversorgung, Rechtsordnung, Grenzschutz, Geldwesen und einiges mehr. Noch wesentlicher wirken sich die großen Weichenstellungen der vergangenen Jahre aus, beispielsweise das Verbrenner-Verbot, die Klima- und die Migrationspolitik, Gleichstellungs- und Verbraucherschutzgesetze, wo internationale Abmachungen durch die EU vollzogen wurden und kleinere wie größere Unternehmen Entscheidungen für die kommenden Jahrzehnte getroffen haben.



Auch jetzt schon, mit der EU, steht die Transportwirtschaft vor immensen Herausforderungen, man denke nur an den Fahrerangel, der sich in einer Post-EU-Situation dramatisch verschärfen würde. Weitere aktuelle Herausforderungen liegen unabhängig von der Zukunft der EU in der Digitalisierung, der Künstlichen Intelligenz und der zunehmenden Elektromobilität – ganz zu schweigen von den dafür benötigten Mengen an Energie. Allein schon die Notwendigkeit, sich bei solchen Themen international abzustimmen, legt für den Fall eines EU-Rückbaus die Vereinbarung von künftigen Regelungen nahe. Das zeigt auch deutlich: Jenseits von Unbehagen und Kritik ist eine überstaatliche Koordinierung bestimmter Bereiche in Europa unverzichtbar.

Trotzdem besteht für die EU jetzigen Zuschnitts eine realistische Möglichkeit des Scheiterns. Nach einem unsicheren und chaotischen Übergang würden sich wieder Strukturen einer nachbarlichen Staatengemeinschaft bilden, die sich alsbald auf die Beibehaltung bewährter EU-Elemente verständigen würde, etwa gemeinsame Normen, gemeinsame Patente, ein synchronisiertes gemeinsames Stromnetz oder EUROPOL. Wegfallen würde mit Sicherheit der gesamte EU-reglementierte Klimaschutz zusammen mit dem von einer einzelnen Person einseitig verkündeten „Green Deal“. Denn wenn die Kassen leer sind, wird man sich den „Schutz“ des Weltklimas, das sich ohnehin einer technischen Steuerung entzieht, nicht mehr so viel kosten lassen, wie man heute denkt. Das zeigt sich bereits an den ersten Vereinbarungen in den Sondierungsgesprächen der österreichischen Regierungsanwärter: Sie wollen allein 2025 schon 6,3 Mrd. Euro einsparen – hauptsächlich bei den Subventionen und beim Klimabonus, aber auch über 1 Mrd. in den Ministerien. Wegfallen bzw. schrumpfen würde außerdem der seit einigen Jahren überbordende bürokratische Aufwand in nahezu allen Wirtschaftsbereichen, beispielhaft sei nur das Lieferkettengesetz genannt, das uns gleichwohl – wie anderes auch – erhalten bleiben wird.

Ein Ende der EU in ihrer jetzigen Form könnte jedoch auch durch eine Verkleinerung der Gemeinschaft eintreten, weil der Austritt einzelner Staaten wesentlich wahrscheinlicher ist als der Zusammenbruch des Gesamtprojekts. In diesem Fall würde eine Kern-EU übrigbleiben, die sich mehr oder weniger am jetzigen Zustand orientieren, aber auch leichter reformiert werden könnte. In ihrer Nachbarschaft würden sich Staaten befinden, die zwar nicht mehr Mitglieder sind, sich aber kooperativ annähern können, wie dies schon jetzt bei Staaten wie der Schweiz oder Liechtenstein der Fall ist. In diesem Szenario würde kein chaotischer Übergang folgen, sondern eine auf bestimmte Bereiche begrenzte Veränderung der Rahmenbedingungen.

Als hemmend für die Transportwirtschaft würde sich wahrscheinlich der Wegfall der Freizügigkeit zeigen, einerseits unmittelbar auf dem Transportweg, andererseits in Bezug auf die Mitarbeiter, von denen ein großer Teil aus Osteuropa stammt. Fällt der Binnenmarkt weg, wird auch wieder an jedem Grenzübergang ein Zollbüro stehen, was den bürokratischen Aufwand in diesem Bereich wiederum erhöht. Rechnet man mit einem Anstieg illegaler Wareneinfuhren, dann wird man auch von deutlich mehr Kontrollen der Fahrzeuge ausgehen müssen. Die Herausforderung dieser Zeit liegt wahrscheinlich im internationalen grenzüberschreitenden Ferntransport, während regional tätige Unternehmen günstigere Arbeitsbedingungen finden dürften.

Nicht nur ein tatsächliches Ende oder eine Verkleinerung der EU würde zu weitreichenden Veränderungen unserer inzwischen sehr regelbasierten Lebenswirklichkeit führen, sondern auch schon die Bestrebungen zu ihrer Reform und zum Rückbau ihres Apparats. Den geschmähten rechten Parteien in den Regierungen einiger Mitgliedsländer geht es in der Europapolitik vor allem darum, bestimmte Kompetenzen wieder in den eigenen Staat zurückzuholen. Im Verkehrsweisen würde sich das wohl in mehr Vielfalt bei den Antriebstechniken und an der Tankstelle zeigen, in einem Rückgang der ideologisch induzierten Förderungen und der Umverteilung. Ob das die Lage der Unternehmen einfacher macht, wird sich zeigen. // Alexander Glück

Verzweifelt oder genial?

Warum Europas Straßengüterverkehr Trump genau beobachtet.

Donald Trump ist zum zweiten Mal als US-Präsident vereidigt worden und stößt mit seiner Ankündigung neuer Strafzölle weltweit auf Verwunderung und Besorgnis. Von Mexiko über China bis nach Europa reichen seine Pläne, Importe deutlich teurer zu machen – was insbesondere in der Transport- und Logistikbranche für Unruhe sorgt. Boris von Brevem, Gründer der BORIS Consulting GmbH (Buy Online Return In Store), beleuchtet in diesem Artikel, welche Folgen diese Politik für Speditionen, Fahrer und Disponenten haben könnte und wie Unternehmen sich darauf einstellen können.

Erhöhte Zölle: Was steckt dahinter? Trump hat schon in seiner ersten Amtszeit auf Strafzölle gesetzt, um ausländischen Unternehmen das Leben schwer zu machen und heimische Produktion zu stärken. Nun will er diese Strategie noch ausweiten. Betroffen sind vor allem Importe aus Mexiko, Kanada und China, doch auch Europa – darunter Deutschland und Österreich – rückt ins Visier. Das trifft eine Branche besonders stark, die ohnehin stark vernetzt ist: den Straßengüterverkehr. Denn wo immer Waren durch Zölle verteuert werden, ergeben sich Engpässe, Verschiebungen im Handelsvolumen und Unsicherheit für Disposition und Transportplanung.

Zölle als Katalysator für mehr Effizienz in der Lkw- und Busbranche Während höhere Zölle zunächst wie eine reine Belastung erscheinen, könnten sie sich langfristig als Beschleuniger für Effizienzsteigerungen in der europäischen Transport- und Logistikbranche erweisen. Denn wenn der Kostendruck steigt, ist die naheliegende Antwort, Leerfahrten rigoros zu reduzieren und die Auslastung jeder Tour zu optimieren. Dies wiederum entlastet nicht nur das Budget, sondern auch die Umwelt. Moderne KI-Tools und digitale Plattformen helfen dabei, für jede Fuhre den idealen Mix aus Route, Ladung und Zwischenstopps zu finden. So lassen sich gerade in turbulenten Zeiten wertvolle Kapazitäten besser nutzen. Speditionen könnten dadurch wirtschaftlicher arbeiten und zugleich einen Schritt in Richtung nachhaltigerer Logistik machen – ein Aspekt, der der Branche angesichts verschärfter Umweltauflagen zusätzliche Chancen eröffnet. Dennoch bleibt die Herausforderung hoch, unter steigendem Konkurrenz- und Kostendruck solche Maßnahmen schnell und konsequent umzusetzen.

Globale Lieferketten unter Druck Neben hohen Zöllen auf chinesische Produkte sind jetzt auch spezielle Abgaben auf Teile aus Mexiko oder Kanada im Gespräch. Ich höre immer wieder von Spediteuren, die ihre Routen bereits vorsorglich anpassen. Ein Beispiel: Wenn ein deutscher Autozulieferer in Mexiko fertigt und die Produkte über Kanada in den US-Markt liefert, könnten Strafzölle gleich auf mehreren Wegen anfallen. Für Lkw- und Busunternehmen ist das relevant, sobald sie an diesen Transportketten teilnehmen, ob direkt oder als Subunternehmer. Ein geplanter Batteriestandort in Kanada, der US-Fabriken beliefern soll, könnte sich auf den Transportbedarf auswirken, falls Trumps Zollpläne zu kostspielig werden.

Neuer Handelskrieg gegen China? Trumps Vorgehen gegen China könnte sogar noch drastischer sein: Er droht mit Zöllen von 60 % auf alle Einfuhren. Im Gegenzug reagiert Peking bereits mit Restriktionen bei essenziellen Rohstoffen wie Seltenen Erden und Chips. Für den Straßengüterverkehr könnte das bedeuten, dass sich Lieferströme verlagern oder gesamte Transportketten wegbrechen, wenn Hersteller andere Standorte bevorzugen, um Zölle zu umgehen. Gleichzeitig kann es zu Spitzenbelastungen kommen, falls Unter-

nehmen noch schnell vor Inkrafttreten der Zölle Waren in die USA bringen wollen.

Brisante Folgen für Europa Zwar konzentriert sich Trump auf den amerikanischen Kontinent und China, doch Europa ist keinesfalls außen vor. Die EU zählt zu den wichtigsten Handelspartnern der USA, und insbesondere Deutschland exportiert riesige Mengen in die Vereinigten Staaten. Viele Lkw-Flotten sind in dieses Geflecht eingebunden, sei es als Verlader von Maschinen, Ersatzteilen oder Konsumgütern, die letztlich auf den US-Markt gehen. Wer jetzt transportiert, könnte bald mit Engpässen und Verzögerungen rechnen, sobald Zölle oder Gegenzölle wirksam werden. Fahrer und Disponenten müssen sich einstellen, dass ihre Tourenplanung unbeständiger wird, weil Kunden ihre Warenströme umleiten oder sogar ganz abbestellen.

Was bedeutet das für Lkw-Flotten? Fahrzeughalter stehen vor der Herausforderung, ihre Kapazitäten flexibel zu steuern. Werden bestimmte Relationen unrentabel, weil sich Liefer- und Produktionsketten verlagern, könnte das zu einem Rückgang der Nachfrage auf einzelnen Strecken führen. Andererseits könnten sich andere Routen beleben, wenn etwa Importe aus China auf europäische Märkte umgeleitet werden. Für Fahrer könnte das bedeuten, dass sie sich an neue Routen und Vorschriften gewöhnen müssen.

Genialer Schachzug oder politischer Irrweg? Trumps Wahlkampf war stets geprägt von markanten Aussagen zum Welthandel, darunter die Ankündigung, die USA zur weltweit stärksten Produktionsstätte zu machen. Ob dieser Kurs tatsächlich Früchte trägt, ist unklar. Während einige US-Unternehmen von einer relativen Protektion profitieren könnten, zeigt die Erfahrung aus vergangenen Handelskriegen, dass solche Maßnahmen langfristig meist zu Gegenreaktionen führen. China hat beispielsweise bereits bewiesen, dass es nicht zögern wird, mit Exportbeschränkungen und Sondersteuern zu antworten. Europa dürfte sich ebenso wenig kampfflos fügen. Für internationale Transporteure ist das eine unberechenbare Lage – sowohl in Bezug auf Kosten als auch auf Planbarkeit.

Mein Fazit: Chancen in der Krise sehen Wie in meiner Arbeit als Berater immer wieder deutlich wird: In jedem Risiko steckt auch Potenzial. Wer jetzt die Resilienz seiner Lieferketten erhöht, digitale Tools nutzt und neue Kooperationsmodelle erprobt, kann u. U. gestärkt aus der Situation hervorgehen. Vielleicht motivieren Trumps Zollpläne einige Unternehmen sogar zu einem Innovationsschub, der in klügeren Dispositionsstrategien und nachhaltigeren Lieferketten mündet. Fahrer, Disponenten und Fuhrparkmanager sollten sich darauf einstellen, dass das globale Geschäft zwischen den USA und ihren Handelspartnern unbeständig bleibt. Doch gerade in der Transportbranche haben wir schon mehrfach bewiesen, dass wir flexibel reagieren können – vorausgesetzt, wir erkennen die Zeichen der Zeit und passen uns an.

Am Ende liegt die Antwort auf die Frage, ob Trumps Zollpläne verzweifelt oder genial sind, wohl irgendwo dazwischen. Klar ist aber, dass die Branche jetzt genau beobachten muss, wie sich die Handelsbeziehungen entwickeln. Nur durch vorausschauendes Handeln, ein wachsames Auge für neue Marktchancen und die Bereitschaft, unkalkulierbare Situationen als Ansporn für Weiterentwicklung zu nutzen, bleiben Transportunternehmen auf Erfolgskurs – trotz aller politischen Turbulenzen. *■ Boris von Brevem*



Autobranche weiter auf Zukunftskurs

AutoZum 2025: Digitalisierung und E-Mobilität bleiben wichtige Schwerpunkte.

Bei schönem Wetter fand Ende Januar wieder am Rande von Salzburg in geeignetem Rahmen (mehr als 2,2 ha Ausstellungsfläche)

die AutoZum 2025 statt, die Internationale Fachmesse für Autowerkstatt- und Tankstellenausstattung, Kfz-Ersatzteile und -Zubehör, chemische Erzeugnisse und Umwelttechnik. Was nach einem Fahrzeugkauf relevant oder notwendig ist, von der Diagnose über Werkstatt- und Lagerausrüstung bis hin zu neuesten Ersatzteilen und attraktivem Zubehör, wurde dort von rund 160 Ausstellern aus elf Ländern präsentiert – Innovationen gab es nahezu überall: Ob neue Computerprogramme, mobile Waschanlagen oder neue Reifen-gummi-Mischungen, Stand für Stand warteten mit dem einen oder anderen Novum auf. Auch deshalb war die Messe auch wieder gut besucht.

Das reichhaltige Informationsprogramm zog die Besucher an. Hier wurden die großen Zukunftsentwicklungen wie Digitalisierung und Elektromobilität diskutiert, außerdem hielt der Verband der Reifenspezialisten Österreich (VRÖ) einen Reifentag ab. Bei den Ausstellern gab es trotz aller Vielfalt gewisse Schwerpunkte. So gab es einige Anbieter von Wasch- und Reinigungssystemen (beispielhaft seien Christ Wash Systems, WashTec, Speedywash und Inowa Abwassersysteme genannt), mehrere bedeutende Anbieter von Zubehör, Werkzeug und Technik (so etwa Supanz, Autobedarf Kastner sowie Würth) und einige innovative Reifenspezialisten (zB Continental und Falken Tyre). Unter den Anbietern von Kontrollsoftware und digitalen Fuhrparklösungen war auch wieder CN-Solutions zu entdecken.

Die AutoZum 2025 fand in einer Zeit statt, in der sich die Chancen und Herausforderungen rund um Digitalisierung, alternative Antriebe, Künstliche Intelligenz, Elektromobilität und Fachkräfte-

mangel in gewisser Weise zuspitzen. Seit einigen Jahren arbeitete die vorige Regierung – wie auch die Führung der Europäischen

Union – an einem tiefgreifenden Paradigmenwechsel hin zum elektrischen Antrieb. Sollte es zum Verbrenner-Aus kommen, werden Motoren für Diesel und Benzin als „alternative Antriebe“ anzusehen sein. Darin liegt der größte Umbruch in der Geschichte der Mobilität überhaupt. Doch die politischen Rahmenbedingungen verändern sich gerade deutlich – nicht nur in Österreich, sondern auch bei seinen Nachbarn. Umweltthemen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit neu bewertet und ausgerichtet werden, Klimaschutz wird in der Prioritätenliste herabgestuft werden, ob man das nun richtig findet oder nicht.

Aber nicht nur an den neuen technischen Entwicklungen, sondern auch an der Zuversicht verschiedener Hersteller ist abzulesen, dass es mit Elektromobilität und Umweltschutz jedenfalls weitergehen wird – vielleicht mit Anpassungen und etwas herunterskaliert, vielleicht auch als Übergangslösung; aber große Entwicklungen wie diese sind eben nicht an Legislaturperioden gebunden und haben sich längst als langfristiger Trend etabliert. Die großen Chancen unserer Zeit ergeben sich aus der Vielfalt verschiedener technischer Ansätze und Möglichkeiten, erwähnt seien nur 3D-Druck und Künstliche Intelligenz. Beides kann in verschiedenen Bereichen zu mehr Effizienz, Einsparmöglichkeiten und schnellerer Abwicklung führen. Und das ist auch dringend erforderlich, weil die Gegenwart eben auch erhebliche Risiken und Schwierigkeiten bereithält. Das drängendste Beispiel ist dabei der Fahrermangel, der sich voraussichtlich noch deutlich verschärfen wird. Im Fall einer Kriegsausweitung oder eines Endes der EU in ihrer jetzigen Form kann er sich dramatisch zuspitzen. →

Als Forum für Anbieter und Kunden ermöglicht die Messe echte Kommunikation zwischen den Partnern, die alle das Ziel haben, solide Geschäftsbeziehungen zu entwickeln. Messebesucher hatten die Möglichkeit, sich auf Konferenzen zu informieren und an

der Diskussion zu beteiligen. In Vorträgen ging es beispielsweise um 3D-Druck und digitale Lösungen oder die Auswirkungen von Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz auf den Reifenhandel. Informationen über die neuen Trends und Entwicklungen gab es

in der „Future Mobility Area“. Branchenakteure konnten sich dort etwa mit der Frage auseinandersetzen, was die zunehmende Elektromobilität für das eigene Unternehmen bedeutet und wie man sich auf die Zukunft vorbereitet. Die AutoZum fand auch früher

schon in der Salzburger Messe statt, neu war in diesem Jahr, dass das Messezentrum Salzburg auch als Veranstalter auftrat. Im Jahr 2023 litt die Veranstaltung unter dem ungünstigen Sommertermin, der nach Corona-bedingten Verschiebungen gewählt worden war.



Die Zahl der Aussteller ging allerdings nun deutlich zurück, möglicherweise aufgrund der Erfahrungen von vor zwei Jahren. Viele der bisherigen Aussteller und Fachleute haben aber den Wechsel mitgemacht und die diesjährige AutoZUM erfolgreich werden lassen. „Die Freude auf die AutoZUM ist riesengroß. Die innovativsten Unternehmen sind mit an Bord. Wir machen die AutoZUM zum Treffpunkt der After-Sales-Branche – vom Management bis zu Mitarbeitern in den Werkstätten und auch für junge Talente“, jubelte Messeleiter Sven Sauer.

Die Veranstalter waren mit dem Verlauf der Messe sehr zufrieden, insgesamt waren 15.776 Fachbesucher gekommen, deutlich mehr als vor zwei Jahren – obwohl es bei der Zufahrt aufgrund technischer Schwierigkeiten mit der Schrankenanlage teilweise zu Wartezeiten kam. „Die erste Auflage der AutoZUM unter der Führung des Messezentrums Salzburg war ein voller Erfolg. Mit diesem tollen Ergebnis freuen wir uns, schon jetzt den Termin für die nächste AutoZUM vom 19. bis 22. Januar 2027 bekanntgeben zu dürfen“, erklärte Alexander Kribus, Geschäftsführer des Messezentrum Salzburg.

Ungeachtet aller guten und weniger guten Zukunftsszenarien ging es den Besuchern auch um ganz konkrete Fragen für heute und morgen. Mehr Elektro- und Hybridfahrzeuge bedeuten neue Aufgaben für die Werkstätten. Digitale Produkte können die Prozesse verbessern – von der Werkstatt über das Fuhrparkmanagement bis zur Transportkalkulation. Sie helfen auch, mit weniger Mitarbeitern auszukommen. Solche Synergieeffekte kennzeichneten auch manchen Messeauftritt, denn nicht wenige Marken wurden in die Stände größerer Firmen integriert, etwa bei LKQ Stahlgruber, Birner oder Kastner. Dieser Trend brachte einen Aufmerksamkeitsbonus für jene Aussteller, die sich einen eigenen Stand leisteten. **Alexander Glück**



Branchentreff für kommunalen Fortschritt

Wels ist im heurigen Mai Anlaufpunkt für die kommunale Fachwelt.

Am 14. und 15. Mai 2025 ist es wieder soweit: Die ASTRAD & austroKOMMUNAL, Österreichs führende Fachmesse für kommunale Technologien, Straßenerhaltung und Umwelttechnik, öffnet ihre Tore. Veranstaltungsort ist wie in den vorigen Jahren das Messegelände Wels in Oberösterreich. Zahlreiche Aussteller nutzen die Gelegenheit, um sich und ihre Produkte dort zu präsentieren. Zum 15. Jubiläum der Messe stehen die Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und E-Mobilität im Mittelpunkt – Schwerpunkte, die bereits 2023 auf großes Interesse beim Publikum stießen. Die ASTRAD & austroKOMMUNAL hat sich für die Hersteller und Dienstleis-

ter im kommunalen Sektor zu einem einzigartigen Branchenevent entwickelt. Als zentraler Treffpunkt für Fachbesucher aus allen Bereichen der Branche zieht sie Entscheider aus Europa und anderen Teilen der Welt an. Leitende Angestellte, Geschäftsführer und Einkäufer aus Unternehmen sowie Bürgermeister

und Gemeinderäte informieren sich hier über die neuesten Entwicklungen der Branche. Zudem ist die Messe für ein praxisorientiertes Publikum attraktiv, darunter Bauhofleiter, kommunale Dienstleister oder Mitarbeiter von Straßenmeistereien. Daneben werden auch Privatpersonen mit Interesse an Profitechnik angesprochen.



Gelegenheit zur Vernetzung Der direkte Dialog hat auf der ASTRAD & austroKOMMUNAL einen großen Stellenwert. Reichlich Gelegenheit dazu bietet das ASTRAD Symposium, das für viele langjährige Besucher ein Highlight der Messe ist. Renommierte Referenten beleuchten aktuelle Herausforderungen wie Klimaneutralität, nachhaltige Verkehrskonzepte und die Digitalisierung kommunaler Prozesse. Die Teilnahme an der Konferenz bietet nicht nur fundierte Einblicke in die neuesten Trends der Branche, sondern eröffnet auch vielfältige Möglichkeiten zur Vernetzung und zum fachlichen Austausch.

Nachhaltigkeit im Fokus Die ASTRAD & austroKOMMUNAL 2025 möchte einen aktiven Beitrag zum ökologischen Wandel leisten. Angesichts der ehrgeizigen EU-Ziele zur Klimaneutralität bis 2050 präsentieren die Aussteller innovative Technologien und nachhaltige Konzepte, die diese Anforderungen umsetzen können. Das Angebot ist breit gefächert: Es reicht von emissionsarmen Kommunalfahrzeugen über digitale Straßenmanagementsysteme bis hin zu innovativen Ansätzen für die Grünflächenpflege.

Technik in Aktion Wie in den vergangenen Jahren wird es auch 2025 ein Testgelände geben, auf dem Besucher zahlreiche Produkte in Aktion erleben können. Praxisnahe Demonstrationen wie Probefahrten und Gerätetests ermöglichen einen direkten Einblick in die Funktionsweise der Maschinen und erleichtern so die Entscheidungsfindung. ▀



15. ASTRAD & austroKOMMUNAL 14. – 15. Mai 2025

Öffnungszeiten:

Mi, 14. Mai 2025, 08:30 – 18:00 Uhr

Do, 15. Mai 2025, 08:30 – 16:00 Uhr

Ort: Messgelände Wels, Oberösterreich

Eintritt frei

www.astrad-austrokommunal.at

Neuer Katalog

Zum Jahresbeginn veröffentlicht winkler eine neue Auflage des Katalogs für Leitungsteile und Verschraubungen. An den 150 zusätzlichen Seiten lässt sich unschwer das deutlich vergrößerte Sortiment für den Werkstattbedarf erkennen. Zudem wurde der Katalog neu strukturiert, sodass die richtige Verschraubung schnell gefunden werden kann. Nach rund fünf Jahren Wartezeit wird nun die dritte Auflage des Katalogs „Leitungsteile und Verschraubungen“ veröffentlicht, der mit über 800 Seiten deutlich schwerer als sein Vorgänger ist. Es sind wichtige Zubehörteile hinzugekommen sowie ein umfangreicher technischer Anhang, der Fachwissen und Expertentipps für professionelle Anwender bereithält. Die größten Neuerungen betreffen den Bereich der Schlauchtechnik für Hydraulik. Dieser wurde deutlich ausgebaut sowie um ein Farbcodierungssystem für Pressarmaturen und konfektionierte Schlauchleitungen ergänzt. Durch die neue Strukturierung des Katalogs wird die Übersichtlichkeit der Verschraubungen für Druckluft, Hydraulik und Zentralschmieranlagen verbessert. Die neu ergänzten QR-Codes auf den Kataloginnenseiten führen direkt zur Online-Version des Katalogs. Mit Klick auf die Artikelnummer kann das passende Zubehörteil bequem im Onlineshop bestellt werden. Wie alle Kataloge von winkler kann auch dieser kostenfrei unter winkler.com/kataloge angefordert werden.

Schulungskalender Das diesjährige Schulungsprogramm des führenden Großhändlers für Nfz-Ersatzteile winkler umfasst auch dieses Jahr ein breites Angebot an Schulungen für Nutzfahrzeuge, Omnibusse und Landmaschinen. Das große Spektrum an Seminaren wird an insgesamt 30 Standorten angeboten und richtet sich an Einsteiger sowie Profis.

Angesichts ständig neuer rechtlicher Vorgaben und technischer Entwicklungen ist es für Unternehmen entscheidend, ihre Mitarbeiter regelmäßig weiterzubilden. Das winkler Schulungsprogramm unterstützt Nutzfahrzeughalter, Werkstätten, Agrarbetriebe und Omnibusunternehmen beim Erwerb von Qualifikationen und ihrer



beruflichen Weiterbildung. Es umfasst u. a. die Bereiche Hydraulik, Nutzfahrzeugtechnik und Druckluftbremse.

Bei den von winkler angebotenen Schulungen wird großer Wert auf die Praxisorientierung der Schulungen und deren Nutzen für die Teilnehmer gelegt. Das Schulungsteam gestaltet die Weiterbildungen so individuell wie möglich und führt auf Wunsch sogar Schulungen direkt beim Kunden vor Ort durch. Durch die hohe Flexibilität und Individualität kann eine hohe Qualität der Schulung garantiert werden, die einen langfristigen Mehrwert für alle Teilnehmer bietet. Das Programm wird regelmäßig auf Aktualität geprüft und um weitere Schulungsangebote sowie ausgewählte Partner erweitert. In diesem Jahr wurden zusätzlich vier neue Schulungen in das Programm aufgenommen. U. a. ist die Weiterbildung „Einführung in die Schweißtechnik“ hinzugekommen.

Weitere Informationen zu den jeweiligen Schulungen, den aktuellen Terminen sowie das Anmeldeformular erhalten Interessierte unter www.winkler.com/schulungen. ▀

Effiziente Getriebetechnologie

DIWA NXT-Automatikgetriebe von Voith – speziell auch für Busse im Überlandverkehr

Weltweit profitieren bereits zahlreiche Busbetreiber von den Vorteilen des DIWA NXT-Automatikgetriebes von Voith. Mit dem ersten Mildhybrid-Getriebe aus der bewährten DIWA-Familie schließt der Technologiekonzern die Lücke zwischen reinen Dieselfahrzeugen und solchen mit alternativen Antriebskonzepten.

Je nach Streckenprofil sorgt der Mildhybrid dank seiner zentralen CRU für Kraftstoffeinsparungen von bis zu 16 %. Der integrierte Sekundärretarder ermöglicht zudem, dass ein Großteil aller Bremsvorgänge verschleißfrei erfolgt, was auch die Betriebsbremse deutlich entlastet. Beides bedeutet nicht nur einen wirtschaftlicheren Betrieb der Fahrzeuge, sondern hilft auch, den Ausstoß von Luftschadstoffen und Feinstaub zu reduzieren und damit gesetzliche Vorgaben zu erfüllen.



Das Automatikgetriebe DIWA NXT ohne und mit Central Recuperation Unit (CRU)

Die effiziente Antriebstechnologie mit einem zweiten Overdrive sorgt zudem gerade bei langen Strecken und hohen Geschwindigkeiten für einen hohen Fahrkomfort.

In bergigem Terrain kommt ein weiterer Vorteil des DIWA NXT zum Tragen: Denn selbst bei Fahrzeugen mit hohem Gesamtgewicht stellen anspruchsvolle Steigungen dank des Voith-Antriebskonzepts kein Hindernis dar. So bewältigen etwa 19 t-Busse Anstiege von 12 % problemlos im zweiten Gang und damit deutlich effizienter als Busse mit herkömmlichen Antriebskonzepten. In Summe bedeuten diese Eigenschaften, dass Fahrzeuge mit dem DIWA NXT eine besonders hohe Flexibilität bei den Einsatzmöglichkeiten haben und ihre hohe Effizienz sowohl im Überlandverkehr als auch im städtischen Einsatz ausspielen können. ▀



Mit allen Wassern gewaschen

Als könne er kein Wässerchen trüben, so unscheinbar schaut er auf den ersten Blick aus. Mit seinen 3.300 mm Radstand, moderater M-Kabine und 26 t Gesamtgewicht macht unser Arocs 2651 für den flüchtigen Betrachter so arg viel nicht her.

Gleicht eher einem, der gern die ruhige Kugel schiebt.

Wäre er da nicht irritierenderweise mit allerlei von diesen Attributen gespickt, die drauf hindeuten, dass es da einer faust-

tdick hinter den Ohren hat. Dreiblatt-Parabelfedern vorn etwa, hinten die starken 13,4 t-Außenplanetenachsen mit einer Aufhängung, die gleich einmal auf die Bezeichnung „hart“ hört.

Und im Maschinenraum schließlich die 510 PS-Variante des OM 471, die mit einem maximalen Drehmoment von 2.500 Nm operiert – und auf diese Weise mit allem prinzipiell einfach kurzen Prozess macht, was sich diesem Dreiaxser als Fahrwiderstand in den Weg stellen könnte. Ein Blick auf die Hinterachsübersetzung zeigt erst recht, dass sich dieser Dreiaxser doch sozusagen zu Höherem berufen fühlt. Exakt 4,143 lautet unterm Strich der Faktor, mit dem Achsdifferenzial und Radnabengetriebe das noch einmal multiplizieren, was Motor und Overdrive-Getriebe als Kraft nach hinten schicken.

„Fahraktiv“ umreißt nur sachte, was das in der Praxis bedeutet: Mit gut 1.450 Touren ist da zB bei Autobahn-tempo 85 km/h der OM 471 im Maschinenraum zugange, wohlgermerkt im höchsten Gang. Das lässt ihn Steigungen, sofern er als Zug nun 40 t auf die Waage bringt, bis hin zu 3,8 % vernaschen, ohne runterzuschalten.

Und selbst mit dem maximal zugestandenenen 80 t Zuggesamtgewicht, etwa mit mächtigem Tieflader im Schlepp, der einen Bagger von Format

Bei den Schwertransport-Recken vom Schlage der SLT schon längst eine feste Größe, kann die Turbo-Retarder-Kupplung aber auch auf dem Bau regelrecht zaubern. Wie pfiffig der kleine Tausendsassa dort wirken kann, zeigt eine Offroad-Exkursion mit einem Arocs 2651.

geschultert hat, dampft die Fuhre da immer noch Steigungen bis 1,8 % im höchsten Gang hinauf.

Kurzum: Je ernster es zugeht im Leben, desto mehr fühlt sich unser Arocs 2651 in seinem Element. Und was ihn obendrein wie geschaffen für solche Missionen heiklerer Natur macht, bei denen die klassische Reibkupplung gern mal an ihre Grenzen stößt, das ist eine kleine technische Perle namens Turbo-Retarder-Kupplung.

Die, so lässt sich sagen, kann Wunder wirken. Sodass der Arocs 2651, bei Lichte betrachtet, als ganz schön ausgebuffter Bursche durchs Leben schreitet. Der Aufbau dieser Turbo-Retarder-Kupplung ist kein Hexenwerk. Im Kern der Konstruktion, die zwischen Motor und weiterhin vorhandene Reibkupplung geschoben ist, stehen sich berührungslos ein beweglich ausgeführtes Pumpenrad sowie das sog. Turbinenrad gegenüber. Geht es ums Anfahren respektive Rangieren, bleibt die normale Reibkupplung erst einmal geöffnet und es stellt folgendes Verfahren den Kraftschluss her: Da ist die Pumpenseite der Ölkupplung einerseits über eine Hohlwelle mit dem Motor verbunden. Und der Tritt aufs Gaspedal lässt Öl höchst fein dosierbar zwischen die Schaufelräder dieses Pumpenrades fließen, wodurch das Motormoment alsdann aufs Turbinenrad übertragen wird. Dieses wiederum, seinerseits mit dem Getriebe verbunden, überträgt das Moment an die Schaltbox. Was die Fuhre dann insgesamt eben in Bewegung setzt. Ist der Kraftschluss hergestellt und kommt gewissermaßen normale Fahrt ins Spiel, verabschiedet sich das Öl im Nu und gurgelt mit einem kleinen, aber deutlich hörbaren Schluchzer aus dem System zurück in sein separates Reservoir.



Blickpunkt LKW&BUS TEST

1 Bis 80 t darf das Gesamtzuggewicht unseres Arocs 2651 gern reichen.

2 Turbo-Retarder-Kupplung: Je schwerer die Mission, desto weniger möchte man sie auf dem Bau missen.

3 Der Sperrenschalter sitzt einerseits etwas tief, ist als Drehschalter andererseits quasi narrensicher ausgeführt.

4 Leuchtet das grüne Tröpfchensymbol, ist die Turbo-Retarder-Kupplung am Werken.

5 Mit insgesamt 5,5 m³ umbautem Raum kann sich das Platzangebot in der M-Kabine sehen lassen.

/ mehr dazu in unserer App

Und es übernimmt die konventionelle Reibkupplung ihre angestammte Klammerfunktion im Triebstrang. Dies geschieht aber erst dann, wenn Pumpe und Turbine im Gleichlauf marschieren und somit die Reibkupplung frei von verschleißträchtigem Schlupf ist.

Geht es nun ums Bremsen im Sinne eines Primärretarders – auch das gehört zu den Talenten der Turbo-Retarder-Kupplung –, dann ändert sich die Rollenverteilung ein wenig. Denn um Bremswirkung herzustellen, muss sich erst einmal eine Lamellenkupplung das Turbinenrad schnappen, um es am Gehäuse zu fixieren. Ist das Turbinenrad dort festgenagelt, kann der hydrodynamische Kreislauf als Retarder fungieren.

So kommt es, dass die Turbo-Retarder-Kupplung genau da bravourös loslegen kann, wo es für den konventionellen Kraftschluss zwischen Motor und Getriebe langsam aber sicher etwas brenzlig wird. Denn gerade in prekärer Lage macht sie es möglich, schön verschleißfrei und traumhaft präzise dosierbar anzufahren oder zu rangieren. Per Gaspedal bestimmt der Fahrer höchst simpel, wie vehement es im Einzelnen zur Sache geht.

Dabei macht das System tatsächlich die wildesten Übungen in einer sagenhaften Unverdrossenheit mit. Steigung irgendwo zwischen 40

und 50 %, der 26 t schwere Dreiachser steckt mittendrin: Zart das Gaspedal gedrückt, straffen sich die Muskeln; noch etwas Druck draufgepackt, schiebt sich die Fuhre den brachialen Hang hinan, wie von Zauberhand bewegt. Zentimeterchen für Zentimeterchen geht es empor. Und desto flotter, je näher das Pedal dem Metall auf die Pelle rückt.

Und damit nicht genug: „Abseilen“ heißt das umgekehrte Verfahren, mit sparsam dosiertem Gas und eingelegtem Vorwärtsgang in traumhaft dosierbarem Schnecken tempo wieder Stück für Stück abwärts zu rollen. Schier endlos macht das System solche Torturen mit, ohne zu überhitzen.

Vielleicht viel wichtiger noch: Versucht der Fahrer – es bleibt ihm ja manchmal nichts anderes übrig – ähnliche Manöver mit gängiger Reibkupplung und Betriebsbremse ins Werk zu setzen, kann's schnell eng werden nicht nur bei der Kupplungstemperatur, sondern auch in puncto Druckluftreserven.

Geht so zwangsläufig der Federspeicher zu, wollen die Kessel erst einmal wieder gefüllt werden. Ja, das kann schon nicht zu knapp zerran an den Nerven, denn es gibt dafür sicherlich angenehmere und dem Blutdruck zuträglichere Situationen als ein solch haariges Feststecken im Steilhang.

Das Gleiche gilt im Prinzip fürs Hinunterstottern auf steilen Böschungen per Motor- und Betriebsbremse, wenn eben kein Primärretarder vorhanden ist. Auch da kann es dem Mann am Steuer dann wegen Schwunds bei der Druckluft schnell den Schweiß auf die Stirn treiben, während er solchen Situationen mit Primärretarder an Bord einfach unglaublich gelassen entgegensehen kann.

Lebt doch der Primärretarder eben nicht von der Umdrehungsgeschwindigkeit der Kardanwelle (so der Sekundärretarder), sondern direkt von der Motordrehzahl, was am Ende beeindruckend viel Bremskraft gerade bei niedrigster Geschwindigkeit sicherstellt. In der Praxis geht das so, wenn der Lkw sich von oben auf der Kuppe den Steilhang talwärts stürzt: Den Retarderhebel ein paar Mal angetippt, sobald die Schwerkraft ihre Fänge nach der Fuhre ausstreckt – und schon greift da sachte, aber gewaltig eine ungeheure Kraft in die Speichen, die die Beherrschung von 26 t Fahrzeuggewicht auch in haarsträubendem Gefälle nach reinstem und butterweichem Kinderspiel aussehen lässt. Maximal 476 Brems-PS kann dieser Primärretarder ins Feld führen. Die Motorbremse des OM 471 bringt's auf maximal 544 Verzögerungs-PS. Angesichts dieser Gewalten zuckt da das Getriebe schon ein wenig, muss sich aber wenig Sorgen machen. Um die Schaltbox

zu schonen, ist die Systembremsleistung von vornherein auf maximal 979 Brems-PS limitiert.

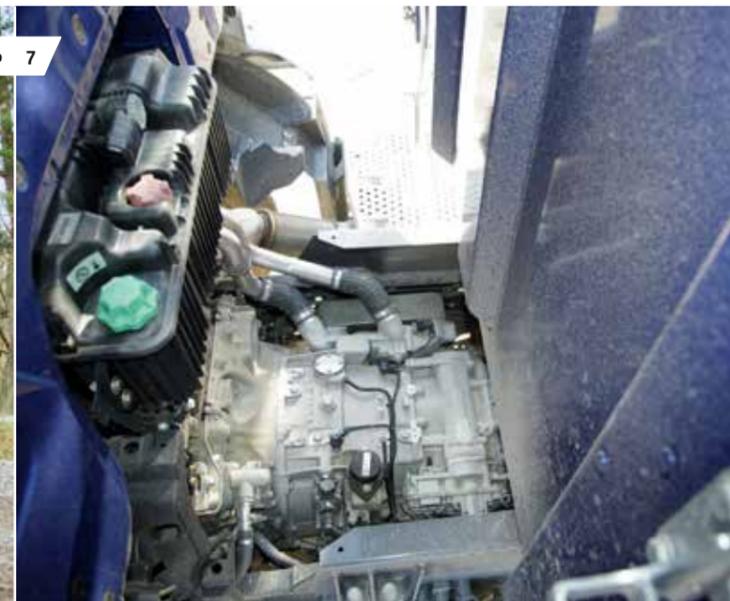
Aber auch für weniger schwere Gefechte hält der Arocs mit Turbo-Retarder-Kupplung noch ein kleines Schmankerl parat. Die Rede ist vom speziell bei Turbo-Retarder-Kupplungs-Fahrzeugen installierten Rangiermodus, der sich per spezieller Taste im Armaturenräger ordern lässt und Folgendes bewirkt: Die Motordrehzahl ist auf 1.300 Touren begrenzt, per Pedal sind maximal 15 km/h drin, aber zugleich marschiert das Fahrzeug mittels Vorfüllung der Ölkupplung quasi von selbst, kann also statt im Wechsel mit dem Fahr- und Bremspedal simpel ganz allein gegen die Bremse gefahren werden.

Das ist dann also noch das Tüpfelchen auf dem i dieser famoson Turbo-Retarder-Kupplung, die mit ihren gerade mal 130 kg Eigengewicht nun doch weit mehr kann als nur Schwertransport. Fürs Baufahrzeug jedenfalls gilt: Je schwerer die Mission, desto weniger möchte man ihre beruhigenden Reserven missen.

Wie groß die sind, hat Hersteller Voith gleich einmal ausgerechnet und kam zu dem Ergebnis, dass eine Reibkupplung von vergleichbarer Leistungsfähigkeit sage und schreibe 1,65 m Durchmesser und ein Gewicht von 650 kg haben müsse. **Michael Kern**



6 7



10



8 9



11

6 Selbst vor Steigungen schärfsten Kalibers braucht es einen mit dieser technischen Perle an Bord nicht zu grausen.

7 130 kg wiegt das talentvolle Ensemble, das zwischen Motor und Kupplung geschoben ist.

8 Der untere Taster aktiviert den eleganten Rangiermodus, der mit Vorfüllung der Ölkupplung arbeitet.

9 Streckt die Schwerkraft gierig ihre Fänge aus, nimmt der Primärretarder dem Sog der Tiefe ihren Schrecken.

10 Soll's rückwärts bergab gehen, lässt sich das elegant per Abseilen gegen den Vorwärtsgang bewerkstelligen.

11 Und tschüss: Taucht der Arocs 2651 den Steilhang hinab, ist gleich nur mehr die Schwanzflosse zu sehen.

„Green Logistics“

Mit der Übergabe des ersten MAN eTrucks an die Duvenbeck Unternehmensgruppe setzt MAN Truck & Bus einen weiteren Meilenstein in der Elektrifizierung des Güterverkehrs. Die speziell für die Ladevolumenanforderungen der Automobillogistik entwickelte Ultra Low Liner eTGX-Sattelzugmaschine soll die Volkswagen Werkslogistik künftig besonders klimafreundlich machen. Gemäß dem beidseitig unterzeichneten Letter of Intent (LOI) will Duvenbeck bis zu 120 Einheiten des MAN eTGX bis 2026 in Dienst stellen. Der MAN eTruck wird seitens Duvenbeck im Zuge der VW-Werkslogistik in verschiedenen Bereichen des Speditionsgebiets in Rhein-Ruhr, wie auch BeNeLux, eingeplant.

„Mit dem Ultra Low Liner eTruck hat MAN eine Lösung entwickelt, die perfekt auf die Anforderungen der Automobilindustrie abgestimmt ist. Keine andere Serien-Elektro-Sattelzugmaschine kann

Trailer mit einer Innenhöhe von 3 m ziehen. Das macht ihn zur idealen Wahl für Transporte mit hohem Volumenbedarf“, erklärt Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus. „Wir freuen uns, mit Duvenbeck und Volkswagen zwei starke Partner an unserer Seite zu haben, um diese Innovation auf die Straße zu bringen.“

Der Ultra Low Liner eTruck MAN eTGX ist ein Vorreiter seiner Klasse: Mit einer Aufsattelhöhe von nur 950 mm, bei einem sehr kurzen Radstand von 3,75 m und dennoch maximaler Batteriekapazität bietet er eine Reichweite von rund 500 km. So eignet er sich perfekt für den Einsatz in der Automobillogistik, für die weniger hohe Ladungsgewichte als vielmehr maximales Ladevolumen bis 3 m Innenhöhe entscheidend sind. Dank seines modularen Batteriekonzeptes mit wahlweise vier, fünf oder sechs Batteriepaketen und Leistungsstufen

von 449 und 544 PS ist er optimal für jede Transportaufgabe anpassbar. Zudem ist er neben der standardmäßigen CCS-Ladetechnologie (bis zu 375 kW) auch mit dem neuen MCS-Standard mit bis zu 1 MW Ladeleistung bestellbar, der noch schnelleres Zwischenladen in der Lenkzeitpause des Fahrers ermöglicht. //

Alexander Vlaskamp (Vorstandsvorsitzender MAN Truck & Bus), Bernd Reining (Senior Director Procurement, Duvenbeck), Friedrich Baumann (Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus) und Simon Motter (Leiter Volkswagen Konzernlogistik) (v. li. n. re.) bei der Übergabe des ersten MAN eTrucks an die Duvenbeck Unternehmensgruppe.



MAN. LÖWENSTARK AM BAU.



MAN auf der BAUMA 2025, 7. bis 13. 4.
Freigelände Nord, Stand 721/11.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Die neueste Generation von MAN Baufahrzeugen auf der BAUMA 2025. Wir zeigen die aktuellen Highlights für den effizienten Einsatz am Bau – unter anderem den zuschaltbaren hydrostatischen Vorderradantrieb MAN HydroDrive. Mehr Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at





Alles im Fluss

MAN launcht seine komplette eTruck-Palette in Österreich

Beim Launch-Event im Red Bull Hangar 7 in Salzburg präsentierte MAN kurz vor der Jahreswende seine Klassiker in Elektroversion – die eTGX und eTGS-Modelle, und zwar in verschiedensten Varianten, konfigurierbar für jeden Einsatz. Zur Auswahl stehen verschiedene Batteriekapazitäten und Lademöglichkeiten.

Den perfekt passenden eTruck finden Dazu dient die 360° eMobility-Beratung. Sie umfasst eine Analyse der aktuell gefahrenen Routen und die Simulation der möglichen Reichweiten, eine Kosten-Wirkungsanalyse, Konzepte für die Installation der Ladeinfrastruktur, Definition des erwarteten Energieverbrauchs, Entwicklung eines langfristigen Plans für die vollständige Umstellung des Unternehmens auf elektrische Fahrzeuge und die Unterstützung bei Technik- und Fahrschulungen der Mitarbeiter.

Modellvielfalt Mit unterschiedlichen Varianten des MAN eTGX und MAN eTGS will MAN dem Kunden Nutzfahrzeuge für jeden Einsatzzweck bereitstellen. Dazu zählen der Fernverkehr (Standard- bzw. Kühlsattel, ein Ultrasattel und ein Wechselbrückenfahrzeug), der Verteilerverkehr (Koffer bzw. Kühlkofferfahrzeug), Baufahrzeuge (Absetz- und Abrollkipper, ein Pritschenfahrzeug mit Ladekran und ein Kipp- bzw. Mischsattel), Kommunalfahrzeuge (Absetz- und Abrollkipper bzw. ein Abfallsammler) und Tank- bzw. Silofahrzeuge (Tankfahrzeug und Tank-Sattel). Angetrieben werden diese Fahrzeuge von jeweils einem Elektromotor mit wahlweise 245 kW (333 PS), 330 kW (449 PS) oder 400 kW (544 PS).

Batterien aus eigener Erzeugung – ein Mehrwert Ausgestattet sind die Fahrzeuge mit einem flexiblen modularen Batteriesystem von drei bis sechs konfigurierbaren Batteriepaketen (vier bis sechs für die

Sattelzugmaschine). Damit hat der Kunde die Möglichkeit, zwischen großer Reichweite oder mehr Nutzlast bei geringeren Anschaffungskosten zu wählen.

Passende Aufbauhersteller werden rechtzeitig in den Entwicklungsprozess einbezogen. Die eingesetzten Batterien, die am MAN Standort in Nürnberg entwickelt werden, zeichnen sich durch einen hohen technischen Reifegrad aus und sind mit ihrer eigenen Zellchemie speziell für Nutzfahrzeuganwendungen optimiert. Je nach Einsatzbereich des MAN eTrucks können Batteriekapazitäten von bis zu 480 kWh angeboten werden. Mit diesen soll es möglich sein, mit einer zusätzlichen 45 Minuten-Zwischenladung durch Megawatt Charging Tagesreichweiten von bis zu 800 km zu erreichen. Die genaue Reichweite eines eTrucks ist natürlich stark abhängig von den konkreten Einsatzbedingungen des jeweiligen Nutzfahrzeugs.

Eine voraussichtliche Nutzungsdauer von bis zu 1,6 Mio. km oder bis zu 15 Jahren je nach Art der Anwendung soll möglich sein. Geladen werden die Fahrzeuge über das Combined Charging System (CCS) mit bis zu 375 kW oder mit dem Megawatt Charging System (MCS) mit bis zu 750 kW Ladeleistung. Vier mögliche Ladepositionen am Fahrzeug erleichtern die Handhabung bei der Ladung des Nutzfahrzeugs.

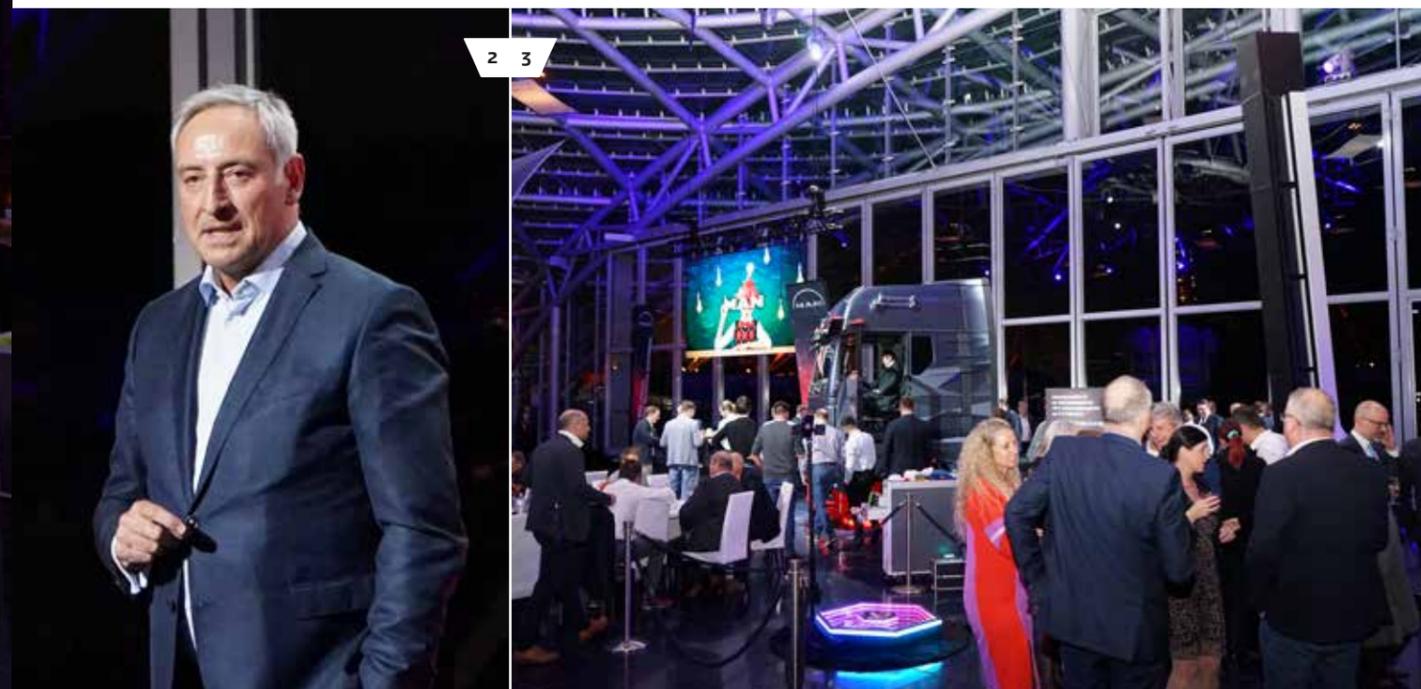
Die Wartungsintervalle des MAN eTruck hängen stark vom Einsatzprofil des Nutzfahrzeugs ab und werden für jedes Fahrzeug einzeln berechnet und festgelegt. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen wird favorisiert, eine defekte Batterie zu reparieren und nicht gleich komplett zu tauschen. Um eine Batterie schnell ausbauen zu können, besitzt sie eine von MAN entwickelte Befestigung, die eine schnelle und kostengünstige Entnahme gewährleistet.

MAN eManager Damit der Fuhrparkhalter nachhaltig und effizient mit dem eTruck unterwegs sein kann, stellt MAN dem Kunden den MAN eManager zur Seite. Dieser bietet für die gesamte MAN eTruck-Flotte

eines Unternehmens ein umfassendes Lademanagement und eine Fahrzeug- und Batterieüberwachung an.

Mögliche Defekte und fahrzeugspezifische Informationen wie der Fortschritt des Ladevorgangs, die mögliche Reichweite, Temperatur und Spannung der Batterie und viele weitere Parameter werden dabei direkt an das Flottenmanagement übermittelt.

MAN – Zukunft ist elektrisch Für den deutschen Hersteller MAN ist die Zukunft der Transportbranche elektrisch. Wie sich der Anteil der elektrischen Nutzfahrzeuge tatsächlich in den nächsten Jahren entwickeln wird, ist von vielen unterschiedlichen Einflussfaktoren abhängig. Die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität bleibt gerade im Bereich der Nutzfahrzeuge besonders spannend. // Harald Pröll



6

1 Rudi Kuchta (CEO MAN Truck & Bus Österreich) vor dem ausgestellten MAN eTGX. Offene Türen für die geladenen Löwen-Freaks.

2 Rudi Kuchta strich die Stärken der eTGX und eTGS Modelle hervor.

3 Red Bull Hangar 7 in Salzburg – passender Rahmen des MAN Launch-Events

4 Das ideale Fahrzeug finden mit den eMobility Consulting-Dienstleistungen von MAN Transport Solutions

5 Ein MAN eTGX-Modell

6 Ein MAN eTGS-Modell



Österreich-Premiere

Die Krönung der vorwiegend MAN-dominierten Flotte des erfolgreichen Tiroler Familienunternehmens mit fünf Standorten und 160 Beschäftigten ist der neue MAN eTGX. „Die Elektromobilität für Transporte bis zu gut 600 km wird sich in den nächsten Jahren in der Logistik durchsetzen“, ist Josef Unterer überzeugt. „Bei MAN fühlen wir uns bestens betreut und aufgehoben. Es stimmt das Gesamtpaket, von der eMobility-Beratung über das Ladethema bis zur Tagesreichweite von bis zu 800 km“, betont der Firmenchef.

Transportunternehmen profitieren bei der Umstellung auf die Elektromobilität vom 360° eMobility Consulting von MAN. Die Beratung zum Umstieg auf batterieelektrische Trucks umfasst u. a. kundenspezifische Analysen zu Fahrzeugeinsatz und Ladeinfrastruktur-Bedarf. Über Kooperationen mit Ladeinfrastruktur-Ausrüstern gehört auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur selbst zum Angebot von MAN. Darüber hinaus stehen ebenso wie für die konventionell angetriebenen Lkw speziell auf Elektromobilität zugeschnittene Serviceverträge und Finanzierungslösungen sowie zahlreiche digitale Services für den Einsatz der neuen Elektro-Löwen bereit. Dazu gehören etwa der eReadyCheck, mit dem Kunden überprüfen können, wie sich ihre Lieferrouten rein elektrisch fahren lassen, ebenso wie der Ladedienst MAN Charge & Go inklusive Ladekarte, durch den einfache, konsolidierte Ladeplanung und -abrechnung für internationale Routen möglich gemacht werden. Zu guter Letzt sorgt MAN für Langlebigkeit und Leistung durch modernste Batterietechnologie aus eigener Erzeugung in Nürnberg. Der eTGX bietet Wahlmöglichkeit zwischen drei und sechs Batteriepaketen.

„Wir freuen uns sehr, mit Unterer Logistics einen starken Partner an unserer Seite zu haben, um eine Innovation wie den neuen MAN eTGX auf die Straße zu bringen“, erklärt Rudi Kuchta, CEO MAN

Erster eTGX an Unterer Logistics ausgeliefert. Der neue MAN-Stromer für den Fernverkehr leitet die Elektrifizierung des Unterer-Fuhrparks ein.

nensegment durch. Dabei legt man zusätzlich ein besonderes Augenmerk auf hervorragendes Handling und großen Wohlfühleffekt sowie komfortablen Ruhebereich für den Fahrer oder die Fahrerin in der MAN-Kabine. //

Truck & Bus Österreich, anlässlich der offiziellen Fahrzeugübergabe im Tiroler Kundl.

Mit 740 Fahrzeugen führt Unterer Logistics 155.000 Ladungen im Jahr sowohl im temperaturgeführten Bereich als auch im Pla-

Vermeehrt Elektro-Löwen in der Logistik

Nächster großer Schritt bei der Antriebswende im Lkw-Fernverkehr: DB Schenker stellt die ersten zehn von insgesamt 150 MAN eTrucks in Dienst.

So hat das Unternehmen jetzt zehn MAN eTGX Ultra Low Liner direkt aus dem Werk von MAN Truck & Bus in München in seine Flotte übernommen. Die klimafreundlichen Sattelzugmaschinen wurden speziell für hohe Anforderungen an das Ladevolumen entwickelt und ermöglichen den Einsatz von Mega-Trailer-Aufliegern mit drei Metern Innenhöhe. Diese Trailer werden seit Jahren in der Automobillogistik, aber auch in anderen Bereichen mit hohen Laderaum-Anforderungen eingesetzt. Allein das hohe Ladevolumen trägt schon dazu bei, umweltfreundlicher zu transportieren. Angetrieben von einem Elektro-Löwen sinken die CO₂-Emissionen nochmals deutlich.



7 mehr dazu in unserer App



1 V. li.: Bernd Kramer (Verkaufsleitung MAN Österreich-West), Natalie Kocher (Leitung Verkauf MAN LKW Österreich), Rudi Kuchta (GF MAN Truck & Bus Österreich), Josef Unterer (Inhaber Unterer Logistics)

2 V. li.: Rudi Kuchta (GF MAN Truck & Bus Österreich), Martin Czermak (GF Truck Center), Dipl.-Ing. Evelyn Achhoner (Tiroler FPÖ-LAbg.), Josef Unterer (Inhaber Unterer Logistics), Katrin Brugger (Tiroler ÖVP-LAbg.)

3 Schlüsselübergabe für den MAN eTGX durch Rudi Kuchta (GF MAN Truck & Bus Österreich) an Josef Unterer (Inhaber Unterer Logistics)

4 Propagieren das Machen: Katrin Brugger (Tiroler ÖVP-LAbg.) und Josef Unterer

5 Ladeinfrastruktur am Firmenstandort in Kundl



Flüsterbetrieb

Empl liefert erstes Hakengerät in Tirol auf Elektro-Lkw.

Nach bereits gelieferten E-Fahrzeugen für den Lebensmittelverteilerverkehr sowie Elektro-Lkw mit Wechselaufbauten an Tyrolit konnte EMPL das erste Hakengerät Tirols an die Firma Mussmann – ein Unternehmen der IKB – ausliefern, das bereits erfolgreich im Einsatz ist.

Beim Fahrzeug auf 3-Achs Volvo FH E 6x2 mit hydraulisch liftbarer/gelenkter Hinterachse und bis zu 300 km Reichweite handelt es sich um ein Hakengerät zur Aufnahme unterschiedlicher Müll-, Schotter- und Presscontainer mit einer Länge von 4 m bis 7 m. Das Fahrzeug wird im Raum Innsbruck sowie zum Recycling Zentrum Ahrental eingesetzt. Beim aufgebauten Hakengerät mit Innenverriegelung handelt es sich um ein Multilift Ultima XR 21Z59 mit einer Hubkapazität von 21.000 kg und dazu passendem, hydraulisch ausfahrbarem Unterschutz. Zur Sonderausstattung zählen u. a. eine Zinkgrundierung, schnelles Kippen, Turboschaltung sowie eine Funkfernbedienung. Weiters ist eine Komfortbedienung bei der Hakengerätesteuerung eingebaut, womit mehrere Funktionen folgerichtig mit einer Funktion betätigt werden können. In Bezug auf Lärmbelastigung während des Abrollvorgangs wurde die Funktion Friction Relief verbaut, die ein leichtes Anheben des Abrollcontainers vor dem Verschub (der Container liegt dann nur auf den hinteren Abgleitrollen auf) nach hinten bedeutet und somit für verminderte Geräusentwicklung sorgt. Am Fahrzeugheck befinden sich zwei Niro-Werkzeugkästen mit Unterteilungen. Weiters sind eine große Alu-Tasse für das Verstauen des erforderlichen Container-Abdecknetzes, eine Anlegeleiter sowie Schaufel- und Besenhalter montiert. ▀



V. li.: Patrick Klingler und Rudolf Schächl (Vertrieb Nutzfahrzeuge EMPL), Mag. (FH) Klaus Schermer (GF Mussmann GmbH), Joe Empl (GF EMPL Fahrzeugwerk GmbH), Fahrer Mussmann GmbH

Gut abgerollt

*TEC-Baureihe der PALFINGER
Abrollkipper von KUHN Ladetechnik*

Die neuen Abrollkipper von PALFINGER vereinen Flexibilität und modernste Funktionen. Dank des Displays der neuen V-Drive-Steuerung ist der Fahrer stets über den Status des Abrollkippers informiert. Die TEC-Baureihe eignet sich optimal für alle Branchen und Anwendungen. Die V Drive ist das Ergebnis jahrelanger Erfahrung. Intuitiv, mit guter taktilem Ansprache und funktionellem Design, ist die Kabinensteuerung der neue Standard der TEC-Linie. Anpassungsfähige Displays erleichtern die Handhabung.

Im vielseitigen Modi kann man den gewünschten Modus auswählen, der im entsprechenden Display angezeigt wird und gleichzeitig die Funktionalität der seitlichen Tasten anpasst. Die Informationen zei-

gen in farbigen und großen Icons den aktuellen Status an. Alle Behälterbewegungen sind präzise steuerbar.

Die TEC-Baureihe der PALFINGER Abrollkipper bieten zahlreiche hochwertige Optionen wie System Monitoring, wo bis zu vier Kameras möglich sind. Die View Follow Function zeigt automatisch das Kamerabild der aktuellen Containerposition und erhöht die Sicherheit des Arbeitsbereichs.

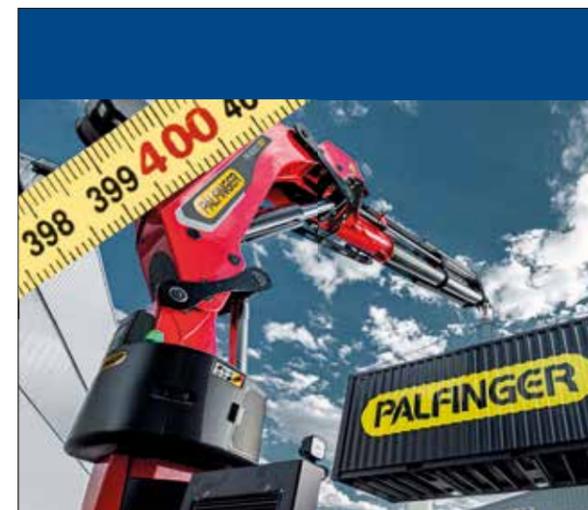
Die Umschaltung der Warnhupe auf Blinklichter reduziert die Lärmemissionen und trägt zur Umgebungssicherheit bei. Der Haken stoppt auf der voreingestellten Höhe. Kurz zuvor reduziert Soft-Landing die Geschwindigkeit. Die Proportional Hydraulik erhöht den Bedienkomfort durch sanftere Bewegungen und präzise Steuerung des Hakens, auch bei hoher Geschwindigkeit. Die e-PTO Steuerung über CANBus optimiert den Energieverbrauch durch eine bedarfsgesteuerte Pumpenansteuerung und optimierten Ölfluss für Abrollkipper auf Elektro-Lkw. ▀



Von links nach rechts:

V Drive-Kabinensteuerung mit farbigen und großen Icons

Ein Modell der PALFINGER TEC-Abrollkipperreihe



Meter die entscheiden!



Palfinger Krane haben immer die Nase vorne. Dank überlegener Hubkraft und Reichweite, mit der Sie um die entscheidenden Meter voraus sind. Sprechen Sie jetzt mit den Kranprofis von Kuhn-Ladetechnik über Palfinger-Super-Krane, die einfach mehr leisten und weniger kosten als Sie denken.

**KUHN
Ladetechnik**

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 72/172 532-0, Fax: 076 72/172 532-290
E-mail: office-it@kuhn.at

Innovatives Baufahrzeug

Elektromobilität trifft auf MEILLER Hydraulik.

Der Renault Trucks E-Tech C mit MEILLER Kipphydraulik kombiniert die bewährte Qualität von Renault Trucks mit der fortschrittlichen Hydrauliktechnologie von MEILLER und stellt einen bedeutenden Fortschritt in der Elektromobilität dar.

Der Renault Trucks E-Tech C beeindruckt durch seine Kombination aus emissionsfreier Antriebstechnologie und leistungsstarker MEILLER Hydraulik, was ihn zu einem Vorreiter für nachhaltige und effiziente Transportlösungen macht. Das Fahrzeug ist für den Bau- und Schwerlastverkehr konzipiert und zeichnet sich durch seine robuste Konstruktion und hohe Leistungsfähigkeit aus. Mit einer Gesamtbatteriekapazität von 540 kWh, verteilt auf sechs Module à 90 kWh, bietet der E-Tech C eine beeindruckende Reichweite und Leistung.

Die technischen Achslasten des Renault Trucks E-Tech C umfassen ein zulässiges Gesamtzuggewicht von 42.000 kg. Die robusten Spezifikationen gewährleisten eine hohe Belastbarkeit und Zuverlässigkeit im täglichen Einsatz. Diese Ausstattung macht den E-Tech C mit Kipphydraulik von MEILLER ideal für den täglichen Betrieb, beispielsweise in einem Kieswerk. Der vollelektrische Antrieb trägt nicht nur zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei, sondern verbessert auch die Luftqualität erheblich.

Sattelzughydraulik von MEILLER Kipper Für ein schnelles und sicheres Kippen und Absenken sorgt die robuste Sattelzughydraulikanlage von MEILLER. Dieses Fahrzeug ist mit einer umschaltbaren Nieder-/Hochdruckanlage (150/275 bar) mit einem 130 l-Öltank in der nutzllastoptimierten Aluminiumausführung hinter dem Fahrerhaus ausgestattet. Alle MEILLER Hydraulikanlagen zeichnen sich durch eine lange Lebensdauer aus und sind auf kundenspezifische Anforderungen und Einsatzbedingungen zugeschnitten.

Beim Renault Trucks E-Tech C stehen drei verschiedene Nebenabtriebe zur Auswahl: ePTO (elektrisch), PTO (mechanisch) und getriebeseitiger Nebenantrieb. Diese Ausstattung gewährleistet eine effiziente und zuverlässige Hydraulikleistung, die den hohen Anforderungen anspruchsvoller Transportaufgaben gerecht wird.

Joachim Bareth, OEM Account Manager bei MEILLER, sagt: „Die Zusammenarbeit mit Renault Trucks ermöglicht es uns, das langjährige Hydraulik-Know-how in ein innovatives und emissionsarmes Fahrzeug zu integrieren. Der Renault Trucks E-Tech C, ausgestattet mit einer MEILLER Sattelzughydraulik, ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer umweltfreundlicheren Zukunft im Schwerlastverkehr.“



➤ mehr dazu in unserer App



Historisches Transportprojekt

Felbermayr transportiert weltgrößte Kabeltrommeln

/ mehr dazu in unserer App



Mit Schwertransporten für die größten Kabeltrommeln der Welt hat Anfang vergangenen Jahres ein historisches Transportprojekt für Felbermayr begonnen. Für den Bau der bedeutenden Energie-Infrastrukturprojekte „SuedLink“ sowie „SuedOstLink“ wird Felbermayr in den kommenden Jahren rund 3.000 Transporte mit bis zu 43 m Länge und 180 t durchführen. Neben Transporten zu strategischen Lagerstätten hat im Sommer 2024 auch die Auslieferung an die Abspulplätze begonnen.

„Was wir hier leisten, übertrifft alles, was ich in meiner Karriere bisher gesehen habe“, zeigt sich Holger Kunz beeindruckt. Dabei ist der erfahrene Logistiker seit fast zwei Jahrzehnten in der Schwertransportbranche tätig. Seit über drei Jahren ist er Leiter der Felbermayr-Niederlassung in Memmingen. „Wir sprechen hier nicht nur über eine immense Anzahl von Transporten, sondern auch über die komplexe Abstimmung mit verschiedensten Partnern – vom Vorhabenträger bis hin zu den Kabelherstellern und schließlich über eine nie dagewe-

sene Dichte an Transportgenehmigungen“, fasst Kunz das Megaprojekt zusammen. Konkret werden bereits seit Anfang vergangenen Jahres für das Projekt SuedLink die Kabeltrommeln zu strategischen Lagerstätten entlang der Trasse gefahren. Im Projekt SuedOstLink können diese direkt zu den Abspulplätzen transportiert werden. Bis zur Fertigstellung der Trassen werde das Felbermayr-Team samt Rücktransport der leeren Kabeltrommeln rund 3.000 Transporte durchgeführt haben.

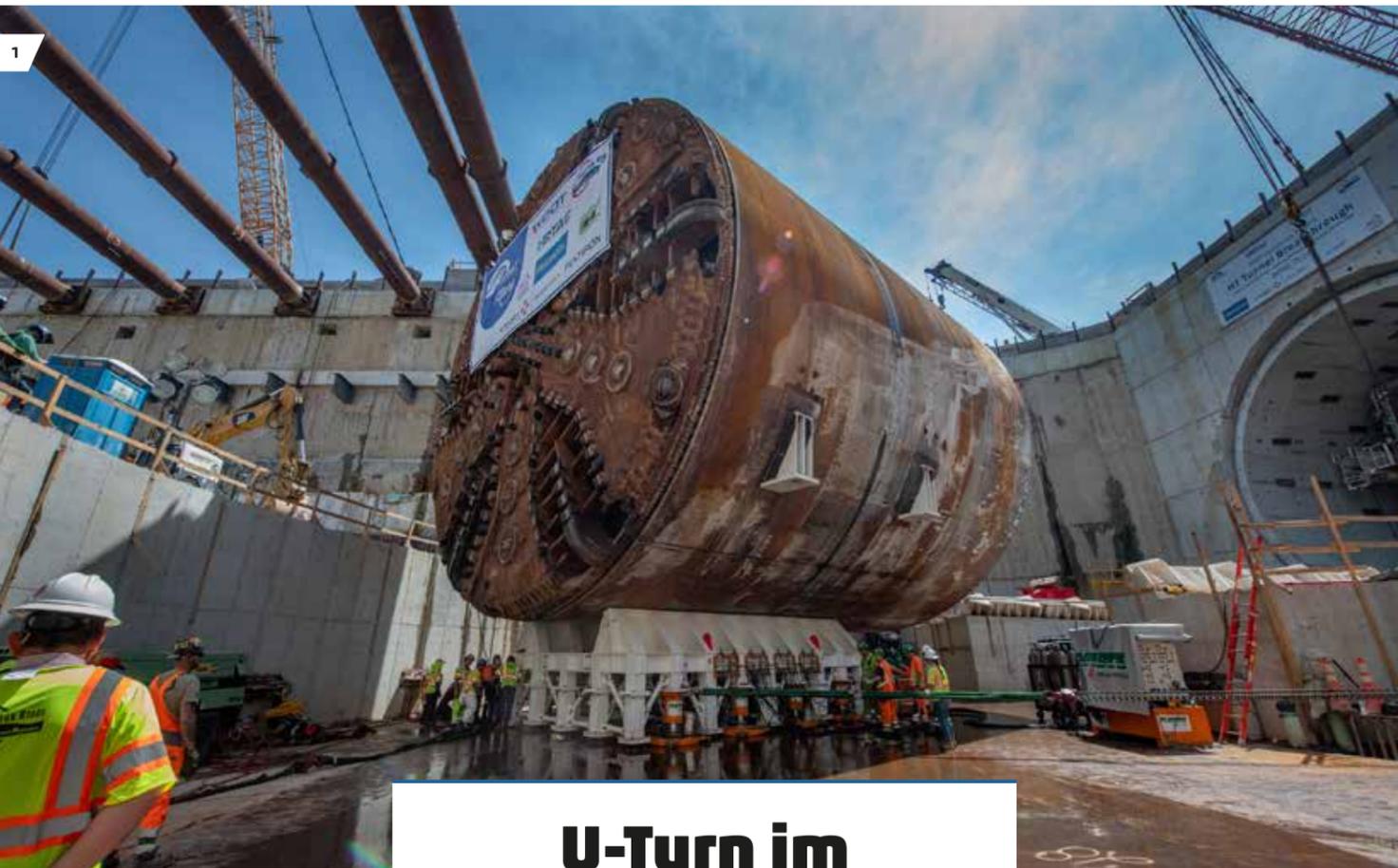
Streckenverhältnisse entscheidend Die Kabeltrommeln werden per Binnenschiff aus Frankreich nach Deutschland geliefert. „Ab da übernehmen wir“, so Kunz. Dafür habe sich das Transportteam aus Memmingen mit drei verschiedenen Transportkonfigurationen vorbereitet. „Entscheidend für die Auswahl unserer Transportmittel ist vor allem die Raumgeometrie der Strecke“, meint Kunz. Um die bis zu 100 t schweren Kabeltrommeln zu transportieren, habe das Team je nach Streckengegebenheit unterschiedliche modulare Achslinien im Einsatz. „Wenn wir genügend Platz haben, fahren wir mit einem Platteausattel. Höhenproblemen entgegenen wir mit einer Kesselbrücke und bei besonders engen Straßenverhältnissen können wir mithilfe

von Selbstfahrern unsere Transportlänge auf ein absolutes Minimum reduzieren“, verrät Kunz. Gezogen werden die Achslinien des Herstellers Goldhofer von den eigenen 4-Achs-Zugmaschinen der Marke MAN TGX 41.640.

Abspulvorrichtung in Eigenanfertigung Um die Kabel von den Trommeln in die Trassen abspulen zu können, hat sich das Felbermayr-Team mit dem Lieferanten zusammengetan und eine eigene Abspulvorrichtung angefertigt. „Wir haben die Vorrichtung so konzipiert, dass sie auf alle Fahrzeugtypen passt, das bietet uns ein Maximum an Flexibilität“, so Kunz. Aber nicht nur das: Eine weitere Besonderheit befindet sich bereits am Fahrzeug selbst: „Bisher wurden solche Vorrichtungen immer auf einem Hilfsrahmen montiert. Diesen konnten wir weglassen, da unsere Modulachsen bereits damit ausgestattet sind“, sagt Kunz. Unter der Aufsicht eines Supervisors von Felbermayr werden dann jeweils die Rollen abgespult und in den Kabelgraben verlegt.

Hubgerüst von Engineered Solutions Eine weitere Besonderheit für dieses Projekt entstand in Zusammenarbeit mit den Kollegen von

Engineered Solutions aus Krefeld. Beim Austausch der leeren Kabeltrommeln stand man vor zweierlei Herausforderungen: Zum einen sei man aufgrund der Transportgesamtlängen oftmals nicht bis zu den Abspulplätzen gekommen, zum anderen war nach einer Transportnacht auch die maximale Lenkzeit der Fahrer erreicht. „Im Fokus aller unserer Arbeiten steht, das Zusammenspiel zwischen Personal und Technik so effizient wie möglich zu gestalten“, erklärt Kunz. Deshalb habe man eigens für die Projekte ein Hubgerüst mit 200 t Hubkraft und vier Hydraulikzylindern in die Logistikkette integriert. „Damit können wir die leeren Kabeltrommeln austauschen, ohne die Fahrzeuge rangieren zu müssen“, so Kunz. Trotz der enormen Anforderungen, die es in dieser Form „sicher kein zweites Mal geben wird“, so Kunz, habe das Felbermayr-Team bereits einige der Transporte erfolgreich absolvieren können. Dieser Erfolg stützt sich für Kunz vor allem auf die enorme Bandbreite an Dienstleistungen, die im eigenen Haus abgewickelt werden können. „Egal ob Transporte, Equipment, Fachpersonal oder beim Engineering – wir sind nicht auf externe Dienstleister angewiesen. Das macht uns sehr flexibel“, so Kunz abschließend. /



U-Turn im Tunnelbau

Spezialtechnik von Max Wild dreht eine 2.500 t schwere Schildmaschine.

Beim ersten Heavy Move-Projekt in den USA hatte die Max Wild GmbH mit Sitz in Berkheim (Baden-Württemberg) eine sprichwörtlich große Herausforderung vor sich. Eine 2.500 t schwere Schildmaschine mit 14 m Durchmesser musste auf engstem Raum, nämlich im Schacht, um 180° gedreht werden. Die Baustelle in Virginia ist Teil der Hampton Roads Bridge Tunnel Expansion, eines der größten Infrastrukturprojekte in den USA. Als Spezialtechnik aus dem Bereich „Heavy Move“ von Max Wild kamen insgesamt 16 sog. Fluidts-Lastmodule zum Einsatz. Diese haben der tonnenschweren Schildmaschine innerhalb eines Tages ihren Dreh verpasst.

„Unser erstes Heavy Move-Projekt in den USA und dann gleich solch eine Baustelle. Das ist ein bisher einmaliges Erlebnis in unserer Firmengeschichte“, freut sich Markus Wild, einer der Geschäftsführer der Max Wild GmbH. „Dass wir als mittelständisches Familienunternehmen aus dem Allgäu bei solch einem Riesenprojekt mitarbeiten, das macht mich wirklich stolz. Wir haben wieder einmal unser Motto unter Beweis gestellt: Wir sind Profis ohne Grenzen“, so Markus Wild weiter.

Größtes Autobahnprojekt in der Geschichte Virginias Die Hampton Roads Bridge Tunnel Expansion (HRBT Expansion) an der US-Ostküste in Virginia ist das größte Autobahnprojekt in der Geschichte des Bundesstaates und eines der größten Infrastrukturprojekte des Landes. Es umfasst die Erweiterung von Straßen, Brücken und einem Tunnel entlang des Highways I-64, der die beiden Küstenhafenstädte Hampton und Norfolk verbindet. Parallel zu den zwei bestehenden Tunneln entstehen zwei weitere rund 2,5 km lange Tunnel unterhalb des Gewässerbettes in gut 38 m Tiefe. Das Erweiterungsprojekt soll die

Kapazitäten auf dem I-64-Korridor verdoppeln. Das Gesamtbudget beläuft sich auf über 3,9 Mrd. US-Dollar. Bauherr des Projekts ist das Virginia Department of Transportation (VDOT), das für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Straßen, Brücken und Tunnel des Bundesstaates zuständig ist. Beaufsichtigt wird das Erweiterungsprojekt vom Bau-Joint-Venture Hampton Roads Connector Partners (HRCPP).

Drehung der Schildmaschine auf halber Strecke Für die neuen Zwillingtunnel bohrte sich die Tunnelbohrmaschine (TBM) der Herrenknecht AG zuerst von Süd nach Nord, also von Norfolk nach Hampton. Dort angekommen, musste der vordere Teil der TBM, die Schildmaschine, um 180° gedreht werden, um anschließend auf dem Rückweg in entgegengesetzter Richtung den zweiten Tunnel zu bohren. Genau hier kam Max Wild mit seinem Bereich „Heavy Move“ ins Spiel. „Mithilfe unseres einzigartigen Fluidts-Verschubsystems hat Herrenknecht die 14 m Durchmesser große und 2.500 t schwere Schildmaschine gedreht“, erklärt Gerd Chmeliczek, der als Oberbauleiter Heavy Move bei Max Wild vor Ort auf der Baustelle in Virginia war.

Das Besondere an der Fluidts-Verschubtechnik von Max Wild: Damit lassen sich tonnenschwere Maschinen, Geräte oder Bauteile mit einem Hub bis zu 25 cm anheben und direkt an Ort und Stelle verschieben. Das System besteht aus mehreren Lastmodulen, jedes dieser Module kann bis zu 250 t heben und setzt sich aus einem Lastzylinder und einer Lastplatte zusammen. Eine Membran in der Lastplatte wird mit Stickstoff gefüllt, wodurch die Last – wie hier die Schildmaschine – mit nur 1 % Reibung gleitet. „Wir sind die einzigen weltweit, die das können“, betont Chmeliczek.



Schneller U-Turn auf engstem Raum Bei engen Platzverhältnissen, wie hier im Schacht, spielt die Fluidts-Verschubtechnik von Max Wild ihre Vorteile aus und ist manchmal die einzige technische Möglichkeit. „Unser Equipment ist relativ kompakt. Andere Techniken haben im Schacht nicht genug Platz, um diese 180°-Drehung der Schildmaschine zu leisten“, so Chmeliczek. Zudem passiert der Verschub bei Max Wild besonders effizient. Mittels der Fluidts-Verschubtechnik bewegt sich die Last mit 1 m Meter pro Minute und ist damit besonders schnell da, wo sie hin soll. Im Fall der Hampton Roads Bridge Tunnel Expansion heißt das: Die 180°-Drehung der Schildmaschine hat gerade einmal einen Tag in Anspruch genommen. Der gesamte Einsatz mit Vor- und Nachbereitung hat zwei Wochen gedauert. ▀

1 Gigantischer U-Turn: Die Schildmaschine wird mittels Heavy Move und speziellen Lastmodulen um 180° gedreht.

2 2.500 t und 14 m Durchmesser: Die Schildmaschine wird von insgesamt 16 Fluidts-Lastmodulen bewegt.

3 Mit der Fluidts-Verschubtechnik lässt sich die tonnenschwere Schildmaschine bis zu 25 cm anheben und verschieben.

4 Bereit für den Rückweg: Die Schildmaschine hat ihre 180°-Wende geschafft.

Alle Fotos: Max Wild



Nachhaltige City-Logistik

Emissionsfreier Zustellverkehr in der Wiener Innenstadt

Der globale Logistikdienstleister Dachser zeigt, wie nachhaltige City-Logistik funktioniert. Seit Sommer 2024 erfolgt die Zustellung in einer definierten Zone der Wiener Innenstadt ausschließlich vollelektrisch. Dabei setzt das Familienunternehmen auf modernste Technologie und vertraut auf den FUSO eCanter von Pappas, der bereits jetzt die Zukunft der urbanen Lieferlogistik prägt.

Der FUSO eCanter – ausgeliefert und betreut von Pappas – beliefert vom Dachser Logistikzentrum in Himberg aus emissionsfrei die 5,3 km lange Ringstraße im 1. Wiener Gemeindebezirk. Pro Tag absolviert das Fahrzeug zwei Touren, transportiert dabei bis zu 18 Paletten und legt rund 150 km zurück – ganz ohne nachzuladen. Das Fahrzeug bietet eine leise und umweltfreundliche Alternative, die sowohl die Lebensqualität in der Innenstadt verbessert als auch den Anforderungen zukünftiger Umweltauflagen gerecht wird.

„Der Komfort in der Kabine ist herausragend“, berichten die Fahrer. „Die Ruhe an Bord, die zuverlässige Heizung und der kraftvolle Antrieb des Elektromotors machen jede Fahrt angenehm.“ Auch in puncto Nachhaltigkeit setzt Dachser ein klares Zeichen: Die FUSO eCanter werden mit grünem Strom aus der firmeneigenen Photo-



voltaikanlage in Himberg betrieben. Die Anlage, die 2.400 qm Dachfläche nutzt, liefert eine Leistung von 502 kWp und ermöglicht eine vollständig emissionsfreie Betankung.

Franz Haring, FUSO-Experte bei Pappas Wiener Neudorf, erklärt: „Die Zusammenarbeit mit Dachser zeigt, wie alternative Antriebe in der Praxis erfolgreich umgesetzt werden können. Unser Ziel ist es, die Logistikbranche nachhaltig zu verändern – und der FUSO eCanter ist dabei ein zentraler Baustein.“

Dachser plant, das Konzept „Emission-Free Delivery“ bis 2030 auf 24 weitere europäische Metropolen auszuweiten. Der Einsatz des FUSO eCanter ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zu einer klimaneutralen Zukunft. //

Maut-Harmonisierung

Einigkeit in der europäischen Mautsystemlandschaft

Die Transportbranche in Europa trägt rund 5 % zum BIP der EU bei, beschäftigt mehr als 10 Mio. Menschen und wächst stetig. Durch die geplante Einführung der Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge in weiteren EU-Ländern, den Wandel zu CO₂-basierten Mauttarifen und den damit verbundenen Zielen der EU steht die Transportbranche vor einem Wendepunkt. Die Toll4Europe GmbH sieht diese Herausforderung als Chance und trägt zur Harmonisierung der europäischen Mautlandschaft durch Einführung eines neuen Mauterfassungsgeräts bei. Die neue On-Board Unit (OBU) wird mit den nationalen Mautsystemen, die sich durch die unterschiedlichen Mauterhebungstechnologien und Schnittstellenanforderungen massiv unterscheiden, jederzeit korrekt kommunizieren. Zudem wird sie den Fahrer bei der korrekten Parametrisierung wie beispielsweise Achsanzahl, Gewicht oder CO₂-Klasse stressfrei unterstützen.

„Wir setzen neue Maßstäbe, indem wir den Alltag für Fahrer und Flottenmanager spürbar erleichtern“, erklärt Dr. Felix Wex, CEO der Toll4Europe GmbH. „Die Administration und Abrechnung von Mautdienstleistungen darf auch in Zukunft trotz erhöhter Komplexität, beispielsweise durch die Einführung von CO₂-basierten Komponenten, keinen signifikanten Aufwand für Speditionen darstellen.“ Das Unternehmen hat Lkw-Fahrer und Flottenmanager über einen Zeitraum von sechs Monaten begleitet und direkt befragt, um zu verstehen, was im Umgang mit der OBU wirklich zählt: „Jedes Detail – vom

COMING SOON

Die neue OBU wird im zweiten Halbjahr 2025 vorgestellt.

Design bis zu den Funktionen – basiert auf dem Feedback derer, die täglich damit arbeiten. Wir wollten, dass unsere Nutzer nicht nur ein technisches Werkzeug, sondern einen echten Mehrwert erhalten, das sie nicht von ihrer Arbeit abhält“, betont Dr. Wex. //

www.toll4europe.eu

PAPPAS GEBRAUCHTWAGEN TRANSPORTER



PAPPAS GEPRÜFT 

GROSSE AUSWAHL 

GEBRAUCHTWAGEN-GARANTIE 

FINANZIERUNG 

BERATUNG 

GEBRAUCHTE TRANSPORTER BEI PAPPAS UND IM ONLINE-STORE.

www.pappas.at/online-store | Info-Hotline: 0800 727 727

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; Hotline: 0800 727 727; www.pappas.at

PAPPAS 
DAS BESTE ERFAHREN

Am kritischen Punkt

Aktuelle Branchensituation schafft Handlungsdruck in der Kontraktlogistik.

Es ist eine Neuausrichtung, die sich durch die gesamte Branche zieht. Selbst langjährige Geschäftsbeziehungen in der Kontraktlogistik werden heute hart auf die Probe gestellt. Steigende Energiepreise treiben Produktions- und Lieferkosten nach oben. Die Vertragskonditionen stammen oft noch aus Coronazeiten – und passen schlecht zur aktuellen Situation. Gleichzeitig haben Unternehmen großes Interesse an der Modernisierung von Abläufen. Experte Boris von Brevorn, Unternehmensberater und Gründer der BORIS Consulting GmbH, zeigt, wie sich die Kontraktlogistik jetzt erfolgreich aufstellen kann.

Die Pandemiezeit ist vorüber und die Situation in den Lagerhallen hat sich ebenso gewaltig verändert wie der Markt. Die Lieferanten bekommen das hautnah zu spüren. Zahlreiche Unternehmen überdenken ihre Geschäftsbeziehungen, und sie geben Kostendruck an Geschäftspartner weiter. Gleichzeitig geht es nicht allein um Senkung der Kosten. Es gibt auch neue Qualitätsansprüche. Wer die Marktsituation und die Wünsche der Zielgruppe gut kennt, kann sich gut aufstellen und sogar von der Neuausrichtung in der Branche profitieren.

Die aktuelle Marktsituation in Transport und Logistik Zur grundsätzlichen Marktentwicklung liegen aussichtsreiche Prognosen vor. Nach Analysen des Forschungsinstituts „Transport Intelligence“ wurde der Branchentiefpunkt im Jahr 2023 durchschritten. Gegenwärtig stellen die Berechnungen ein moderates Wachstum für die Kontraktlogistik in Aussicht. Unterlegt werden die Prognosen von der allgemeinen Umsatzentwicklung, die zum Teil aber noch ein Ergebnis des Pandemie-Booms ist.

Während der Coronazeit war die verlässliche Lieferung systemrelevant. Gleichzeitig gab es Lieferschwierigkeiten bei bestimmten Rohstoffen und Produkten. Das Ergebnis dieser Situation: eine große Nachfrage nach Lagerplatz, Logistikflächen und Lieferdienstleistungen. Aufgrund der großen Nachfrage konnten Kunden den Lieferunternehmen problemlos hohe Preise zahlen. Heute ist die Situation eine andere. In vielen Lagern der Unternehmen gibt es genug Platz. Die Nachfrage am Markt ist zurückgegangen. Die Preissteigerungen durch die Inflation haben sich ausgewirkt. Die steigenden Benzin- und Energiepreise sorgen sowohl in der Lieferung als auch in der Produktion für steigende Kosten. Und die Herausforderungen gestalten sich noch vielfältiger.

Fallen durch den Kostendruck jetzt die laufenden Verträge? Neben steigenden Energiepreisen und Transportkosten sind mehr Produktivität und höhere Liefermengen gefragt. Was ist bei den Produktionssteigerungen ein realistisches Ziel? Experten gehen davon aus, dass Unternehmen zwischen 3 % und 4 % zulegen müssen, um am heutigen Markt zu bestehen. In der Kontraktlogistik herrscht ein Druck auf beiden Seiten. Wer sich einfach auf die bislang geltenden Verträge verlässt, steuert geradewegs auf eine unbefriedigende Geschäftspartnerschaft zu. Das sollten beide Seiten vermeiden. Aber wie sieht es gegenwärtig aus mit den Vertragsbeziehungen? Und wie kann man sie gemeinsam gestalten? Dazu lohnt sich ein Blick auf die laufende Vertragssituation.

Sie zeichnet sich erstens durch unattraktive Altverträge aus, die auf die Coronapandemie zurückgehen. Jetzt sind sie nicht mehr zeitgemäß, und das sorgt bei den Kunden für Unzufriedenheit. Viele Unternehmen prüfen deshalb einen Vertragsausstieg. Und wo es um laufende Kosten geht, kann sich ein Ausstieg sogar dort lohnen, wo



Boris von Brevorn

Zusatzkosten für außerordentliche Kündigungen entstehen. Insgesamt ergibt sich in dieser Situation ein Machtgefälle. Die veränderte Situation in den Lagerhallen trägt dazu bei. Außerdem konkurrieren am Markt viele Dienstleister in der Logistik. Unter dem Kostendruck gehen Unternehmen beim Verhandeln aggressiver vor und geben ihren eigenen Druck an Geschäftspartner weiter.

Was sie wünschen: eine moderne Zulieferung. Gleichzeitig wollen sie im Fall von Leerständen durch mangelnde Nachfrage nicht teuer für die leerstehenden Hallen bezahlen. Insgesamt ergibt sich damit eine schwierige Situation und oftmals sitzt die Logistik dabei am kürzeren Hebel. Was kann sie tun, wenn sie nicht bloß die eigenen Preise senken will? Wie kommt man aus der Situation heraus, wenn beide Geschäftspartner in verschiedene Richtungen ziehen und eine neue Win-win-Situation schwer absehbar ist?

Automatisierung und smarte Logistik können verkaufsentscheidend sein Aus der Branchenanalyse und der eigenen Beratungspraxis weiß ich, dass die Kosten ein harter Faktor sind. Aber sie stehen selten an erster Stelle. Zuverlässigkeit eines geschätzten Geschäftspartners und qualitative Vorteile der Zulieferung sind den meisten Unternehmen sehr viel wichtiger – und das nicht ohne Grund. Sie wissen, dass innovative Technologien in der Kontraktlogistik Gold wert sind. Wo die Zulieferung smart gesteuert wird, kann die Produktion gezielt die aktuellen Nachfragen bedienen. Außerdem ist die Anlieferung für die Kundenzufriedenheit und die Gewinnung neuer Stammkunden entscheidend. Lieferungen inklusive Tracking und Live-Verfolgung, flexible Annahmemöglichkeit und unkomplizierte Retouren werden von Verbrauchern genauso geschätzt wie von Großabnehmern.

BORIS Consulting erarbeitet mit Unternehmen eine IT-Infrastruktur, die solche qualitativen Verbesserungen in der Arbeit ermöglicht. Und wir arbeiten mit Unternehmen auch daran, wie sie diese Stärken gegenüber Geschäftspartnern kommunizieren können. Oft kommen dann neue Verträge für die Kontraktlogistik heraus, die Vorteile für beide Seiten bringen. Das erfreut den Kunden und stärkt die Verbindung. Dabei ist es natürlich unumgänglich, die konkreten Ansprüche im Blick zu behalten und sich genau daran zu orientieren. Um diese Art von Win-win-Situation zu erreichen, sind wir gerne auch als Vermittler zwischen den beteiligten Parteien tätig.

/// Boris von Brevorn



Vorreiter am Markt

Hödlmayr stellt ersten E-Lkw für Autotransporte in Österreich in Betrieb.

Der Fahrzeuglogistik-Experte Hödlmayr setzt einen weiteren wichtigen Schritt in seiner Nachhaltigkeitsstrategie. Kürzlich nahmen die Mühlviertler Automotive-Experten den ersten E-Lkw Österreichs für Autotransporte in Betrieb. Das Fahrzeug wird in einem Shuttlebetrieb zwischen dem Magna Werk und dem Hödlmayr-Standort nahe Graz im Einsatz sein.

Dem Projekt gingen aufwendige Vorbereitungsarbeiten voran. So mussten die Routen analysiert und berechnet werden, um einen optimalen Betrieb mit entsprechenden Ladepausen zu gewährleisten. Das Fahrzeug verfügt über eine Reichweite von rund 300 km. Um die bestmögliche Auslastung sicherzustellen, wird der E-Lkw in einer Pause zwischen den Produktionsschichten eine Stunde geladen, die vollständige Aufladung der Batterien erfolgt über Nacht. Die dafür nötige Schnellladestation wurde am Hödlmayr-Standort errichtet. Die enge Zusammenarbeit aller beteiligten Projektpartner war ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Umsetzung. „Die Werte Kooperation und Zusammenhalt begleiten unser tägliches Tun bei Hödlmayr. Auch in diesem Projekt hat sich einmal mehr gezeigt, dass wir uns auf unsere Partner verlassen können. Ich möchte mich bei Mercedes, dem Aufbauhersteller Kässbohrer und dem Ladeinfrastrukturanbieter Siemens für die erfolgreiche Zusammenarbeit bedanken. Gemeinsam haben wir einen großen Schritt in Richtung nachhaltiger Fahrzeuglogistik gemacht“, erklärt CEO Johannes Alexander Hödlmayr.

Die Investitionskosten für ein batteriebetriebenes Lkw-Fahrgestell sind in etwa viermal so hoch wie bei mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen. „Trotz der Förderungen, die wir für dieses



Projekt erhalten, tragen wir als Unternehmen einen beträchtlichen Teil dieser Mehrkosten“, betont Hödlmayr. Zu den Betriebskosten gibt es keine Erfahrungswerte, diese hängen im Wesentlichen von den Faktoren Diesel- und Strompreis ab. „Um zeitgemäße Lösungsansätze anbieten zu können, setzen wir auf ein Commitment mit unseren Kunden.“

Trotz aller wirtschaftlichen Unsicherheiten bei alternativen Antriebsystemen im Bereich der Fahrzeuglogistik verfolgen die Verantwortlichen konsequent die bei Hödlmayr definierte Nachhaltigkeitsstrategie. Diese sieht als Ziel vor, bis 2030 10 % der Fahrzeugflotte mit erneuerbaren Energiequellen zu betreiben. Bis 2040 soll dieser Anteil auf 90 % steigen. „Wenn man sieht, dass wir mit dem Betrieb von einem E-Lkw rund 59.000 kg CO₂-Emissionen pro Jahr einsparen, erkennt man das Potenzial unserer diesbezüglichen Anstrengungen“, erklärt Hödlmayr. So wird der österreichische Automotive-Experte, der im vergangenen Jahr rund 1,9 Mio. Fahrzeuge transportierte, die dadurch verursachten CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 % gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 einsparen. //

Optimierte Transportprozesse

RIO zeigt auf der LogiMAT integrierte Lösungen für Transportmanagement und Telematik.

Mit einer Ausrichtung vor allem auf die Bedürfnisse kleiner und mittlerer Fuhrparks ab fünf Fahrzeugen bietet RIO seinen Kunden eine cloudbasierte Komplettlösung, die Fahrzeuge herstellerübergreifend integriert. RIO stellt sein Transport Management System (TMS) Cartright in den Mittelpunkt des Messeauftritts. Das System ermöglicht eine digitale und automatisierte Abwicklung von Transportprozessen und ein umfassendes Ressourcenmanagement. Durch die enge Verknüpfung mit den RIO Telematiklösungen erhalten Unternehmen die nötigen Werkzeuge, um ihre Flotten in Echtzeit zu verwalten und die Effizienz ihrer Transporte zu steigern.

Besondere Merkmale von Cartright sind die einfache Implementierung und die Schnittstelle zur Fahrer-App für eine barrierefreie Fahrerkommunikation. Das System lässt sich unabhängig von der Fuhrparkgröße nahtlos in bestehende Prozesse integrieren und individuell anpassen. Die RIO Telematiklösungen können tagesaktuell und ohne langfristige Vertragsbindung hinzugebucht werden. Die herstellerübergreifende Integration ermöglicht es, Zugmaschinen, Trailer und Vans verschiedener Marken über eine zentrale Plattform zu überwachen. Dabei entfällt die Notwendigkeit aufwendiger Nachrüstungen, da RIO mit bestehenden Schnittstellen arbeitet. Derzeit ist das Arbeiten auf der RIO Karte bereits für fast alle namenhaften europäischen Lkw- und Trailer-Hersteller mit identischen Daten möglich.

Die Lösungen von RIO ermöglichen es Mitarbeitenden darüber hinaus, von jedem Standort aus auf alle relevanten Daten zuzugreifen. Diese Transparenz reduziert den Zeitaufwand für administrative Tätigkeiten, optimiert Arbeitsabläufe und spart Kosten. Mit der RIO Plattform können Fuhrparkmanager Transportprozesse digitalisieren und Echtzeitdaten nutzen, um schneller auf Änderungen oder Probleme zu reagieren.

„Digitalisierung ist kein Luxus für große Unternehmen, sondern ein entscheidender Faktor, um auch als kleiner Betrieb wettbewerbsfähig

zu bleiben. Mit RIO machen wir diese Möglichkeiten für alle greifbar und praktikabel“, betont Jan Kaumanns, CEO bei RIO.

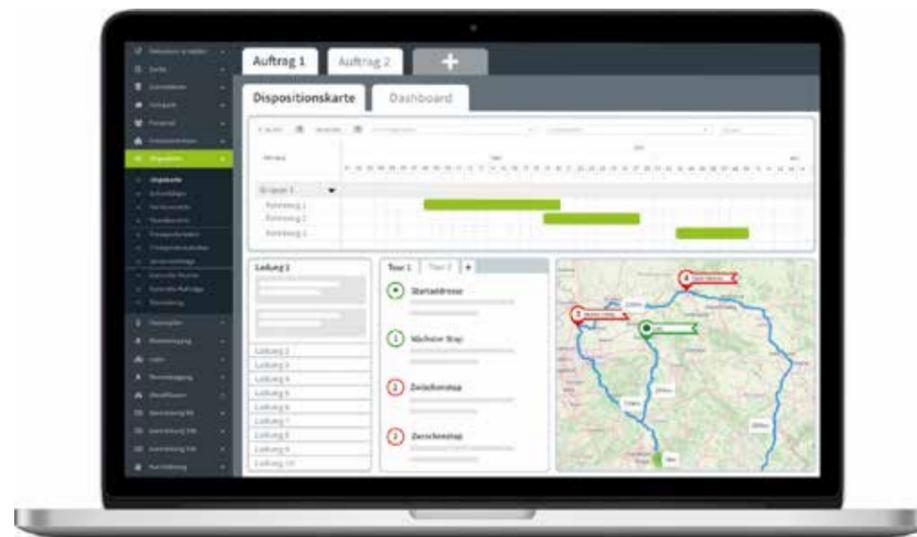
Im Messegepäck hat RIO außerdem ein spezielles Feature für die Fahrer-App Pocket Driver: Mit „Order Communication“ gestattet RIO eine Anbindung an jedes gängige Transport Management System (TMS) und bietet sich als Lösung für Unternehmen an, die bereits ein TMS im Einsatz haben, für die Kommunikation mit den Fahrern aber noch zum Telefon greifen müssen. Dadurch erhalten Disponenten und Fahrer in Echtzeit Zugriff auf alle wesentlichen Auftragsdaten.

Die Pocket Driver App fungiert in Kombination mit Order Communication als direkte Schnittstelle zur Disposition. Dies erlaubt Disponenten nicht nur, ihre aktuellen Touren stets im Blick zu behalten, sondern bietet auch umfangreiche Informationen zur Ladung – von Menge und Material über Gewicht und Abmessungen bis hin zu den genutzten Ladungsträgern. Ergänzt wird die Lösung durch vielseitige Kommunikationsoptionen, detaillierte Statusmeldungen und einen tourbezogenen Chat, der den Austausch zwischen Fahrern und Disposition in Landessprache erleichtert und Gespräche automatisch übersetzt. ▀



Jan Kaumanns, CEO bei RIO

Das Transport Management System Cartright optimiert den Transportprozess und integriert herstellerübergreifende Telematiklösungen.



„Coach of the Year in Spain“

Erneut räumt der MAN Lion's Coach ab. Ein Jahresauftakt nach Maß für MAN Iberia.

Für Begeisterung beim MAN Lion's Coach sorgten u. a. die neuen Features aus dem Modelljahr 2024, die den Reisebus nochmals deutlich aufwerten. So hielt mit der neuen Elektronikplattform, die seit vergangem Jahr in allen Bussen der Marken MAN und NEOPLAN Anwendung findet, ein völlig neues Cockpit mit MAN SmartSelect Einzug in den Lion's Coach. Es ist der zentrale Ort der Fahrzeugbedienung, entspricht höchsten ergonomischen Ansprüchen und lässt sich intuitiv bedienen. „Diese absolute Fahrerorientierung sorgt ebenso wie die erweiterten Assistenzsysteme für ein Mehr an Komfort und Sicherheit“, so Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus. Zu den relevantesten Weiterentwicklungen in Sachen Sicherheitssysteme zählt die radargestützte Abbiegehilfe für die unübersichtliche rechte Seite des Busses, die mit einer optionalen Spurwechselhilfe auf beiden Seiten kombiniert werden kann. Die neue Abbiegehilfe erkennt statische Objekte im seitlichen Bereich von bis zu 4,5 m Entfernung und berechnet darüber hinaus auch potenzielle Bewegungspfade voraus. So kann das System die Situation vorausschauend beurteilen und bei Bedarf eine optische und akustische Warnung in drei Stufen ausgeben.

Neu ist außerdem der MAN D26-Reisebusmotor in Euro 6e-Abgasqualität. Trotz einem Plus von 10 PS und rund 50 Nm mehr Drehmoment



in der Spitze verbraucht das hochentwickelte 12,4 l-Aggregat nun insgesamt bis zu 2,5 % weniger Kraftstoff – und macht den Lion's Coach noch effizienter. „Fahrer ebenso wie Fahrgäste und Betreiber profitieren enorm von den Neuerungen. Aber auch schon vor Einführung der neuen Features zählte der Lion's Coach zu den innovativsten, sichersten und komfortabelsten Reisebussen auf dem Markt. Das bestätigen auch zahlreiche Auszeichnungen“, macht Kiess deutlich. ▀

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Miete oder Kaufmiete möglich

Säaf Rent & Partner
DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

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

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

- Geringere Anzahlung als bei einer Leasing-Finanzierung
- Bonitätskriterien sind flexibel
- Abwicklung innerhalb weniger Tage
- Abschreibungsaufwand tragen wir



Europapremiere

IVECO BUS CROSSWAY ELEC, eine leistungsstarke neue Lösung zur Dekarbonisierung der Intercity-Mobilität

IVECO BUS engagiert sich stark für die Einführung des lokal emissionsfreien öffentlichen Personennahverkehrs in Europa und erweitert seine CROSSWAY-Baureihe um ein zweites Elektromodell. Der neue CROSSWAY ELEC erfüllt die Anforderungen zur Dekarbonisierung des Schul- und Überlandverkehrs perfekt.

„Die Aufnahme des CROSSWAY ELEC in unser Produktportfolio neben der bereits erhältlichen Low-Entry-Version zeigt, dass wir in der Lage sind, elektrische Mobilitätslösungen für alle Einsatzbereiche anzubieten“, so Giorgio Zino, Head of Commercial Operations bei IVECO BUS Europe. „Dieser neue CROSSWAY ELEC ist ein wegweisendes Fahrzeug. Er wird es IVECO BUS, dem europäischen Marktführer in diesem Segment, ermöglichen, als Vorreiter auch im Schul- und Überlandverkehr die Betreiber bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge zu unterstützen. Mit dem Lieferbeginn im Jahr 2025 bietet unser CROSSWAY ELEC den Personenbeförderungsunternehmen schon jetzt eine effektive Lösung, und zwar lange vor dem Meilenstein der CO₂-Reduktionsnorm 2030.“

Der neue CROSSWAY ELEC kombiniert die bekannte Qualität der CROSSWAY-Baureihe mit den Vorteilen der Elektromobilitätslösungen von IVECO BUS. Er enthält viele Schlüsselemente der CROSSWAY-Baureihe, einschließlich des elektrischen Antriebsstrangs, der mit dem des Low-Entry-ELEC-Modells identisch ist, und erleichtert so das tägliche Management von Betreibern, die bereits CROSSWAY-Modelle in ihrer Flotte haben.

Der neue CROSSWAY ELEC ist in 12 m- und 13 m-Versionen (Klasse II und III) erhältlich und bietet eine große Flexibilität mit einer Auswahl von drei bis sechs Batteriepaketen. Damit können die spezifi-



schen Anforderungen der Kunden in Bezug auf die Einsätze und die tägliche Kilometerleistung zwischen den Aufladungen perfekt erfüllt werden. Die Drei- oder Vier-Batteriepack-Konfigurationen mit zwei Batterien auf dem Dach und einer oder zwei im Heckbereich, ohne den Gepäckraum zu beeinträchtigen, eignen sich besonders gut für Schulbusfahrten, die selten mehr als 200 km pro Tag erfordern. Bei den Versionen mit fünf oder sechs Akkus werden die zusätzlichen Batterien in den Gepäckfächern eingebaut, was die verfügbare Höhe in dieser Konfiguration leicht verringert.

Ausgestattet mit sechs Batteriepaketen verfügt der CROSSWAY ELEC über eine Energiespeicherkapazität von insgesamt 415 kWh, mit der Reichweiten von 450 bis 500 km möglich sind. Es handelt sich um die neueste Generation von 69 kWh-NMC-Batterien, die von FPT-Industrial gebaut werden und einen hervorragenden Standard in Bezug auf Energiedichte und Ladekapazität bieten.

Die Flexibilität des Energiespeichers hat unwesentlichen Einfluss auf den Fahrgastraum und das Gepäckraumvolumen. Der neue Bus bietet Platz für bis zu 57 Personen in der 12 m-Version und für bis zu 63 Fahrgäste in der 13 m-Version, einschließlich fünf Sitze im Fond. Der mit vier Batterien ausgestattete CROSSWAY ELEC bietet bis zu 6,2 m³ (Modell 13 m) und 5,1 m³ (Modell 12 m) Gepäckraumvolumen, zusätzlich bis zu 3 m³ (Modell 13 m) und bis zu 2,8 m³ (Modell 12 m) Innenraumablagen. Ausgestattet mit einem 290 kW starken Siemens Elfa-III-Elektromotor

mit 3000 Nm Drehmoment kann das Fahrzeug über einen CCS-Combo-2-Stecker auf dem Betriebshof aufgeladen werden. Der Ladezustand ist für den Fahrenden auf dem Armaturenbrett abrufbar.

Der neue CROSSWAY ELEC profitiert von einem umfassenden und maßgeschneiderten Services-Ökosystem für eine effiziente Elektromobilität, das von der Beratung für die Einführung von Elektroflotten (Energy Mobility Solutions) bis hin zu digitalen Management-Tools (IVECO ON) reicht. ▀

Wrightbus in Europa

Der Pionier im Bereich Nullemissionsbusse hat die ersten 31 Busse nach Deutschland geliefert.

Es handelt sich um die ersten Wrightbus-Fahrzeuge überhaupt auf kontinental-europäischem Boden: 31 Wasserstoff-Brennstoffzellenbusse – sog. „Kite Hydroliner FCEV“ – für die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) haben ihr Ziel erreicht. Nach finalen Tests sollen die Fahrzeuge in der Region Köln in den Liniendienst gehen.

„Dies war mit Abstand die technisch anspruchsvollste Herausforderung, die wir bisher zu bewältigen hatten“, erklärte Wrightbus-CEO Jean-Marc Gales. „Schließlich waren dies unsere ersten Busse für Europa. Ich möchte meinen Dank an Dr. Frank und seine Mitarbeitenden bei der RVK zum Ausdruck bringen, ebenso an unsere eigenen Weltklasse-Ingenieure und Designer, an die Produktionsteams und die Mitarbeitenden in der Produktentwicklung. Sie alle haben unermüdlich an den Bussen gearbeitet, um etwas abzuliefern, auf das wir alle sehr stolz sein können.“

Wrightbus zählt zu den am schnellsten wachsenden Buserstellern in Europa. Allein aus Deutschland liegen Bestellungen für insgesamt rund 150 Wasserstoffbusse vor, darunter von der WestVerkehr GmbH,

der Cottbusverkehr GmbH/Spree-Neiße-Cottbusverkehr GmbH und der Vestische Straßenbahnen GmbH.

In Kürze wird in Brühl bei Köln ein europäisches Servicezentrum eröffnet. „Es ermöglicht unserem Expertenteam, Busse aller Art im Herzen Europas zu warten und zu pflegen“, so Jean-Marc Gales.

Das Engagement von Wrightbus in Deutschland bildet den Ausgangspunkt für breit gefächerte Aktivitäten auf dem europäischen Kontinent. Aktuell werden Mitarbeitende eingestellt, um auch Busse nach Frankreich und in die Benelux-Länder liefern zu können.

Wrightbus zählt seit 1946 zu den Innovationstreibern der Transportindustrie. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Ballymena (Nordirland) ist Marktführer in Großbritannien und der am schnellsten wachsende Busersteller im Bereich Nullemission. Er bietet eine große Bandbreite von emissionsfreien Bussen in Europa und Großbritannien an. Auf dem 37 ha großen Gelände in Ballymena beschäftigt Wrightbus etwa 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Pro Woche rollen rund 22 Busse vom Band. Tendenz: steigend. ▀

„Sign-off“ im nordirischen Ballymena für die „Kite Hydroliner“ von Wrightbus an die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), mit Wrightbus-CEO Jean-Marc Gales (Mitte, im Anzug) und RVK-Geschäftsführer Marcel Frank (7. v. re.)



Fahrschul-Bus der Extraklasse

Übergabe des neuen Mercedes-Benz Tourismo an die Geldner Drive GmbH in Wiener Neudorf

Zahlreiche Features machen diesen Tourismo zu einem Highlight in der Bus- sowie Fahrschulbranche. Mit modernster Sicherheitstechnik ausgestattet (Verkehrszeichenassistent, Frontguard Assist, Sideguard Assist, Active Safety, Aufmerksamkeitsassistent), ist dieses Fahrzeug für jeden erfahrenen Lenker, aber auch neuen Busschüler ein Leckerbissen und verfügt österreichweit in diesem technischen Kontext sicherlich über ein Alleinstellungsmerkmal.

Das Multifunktionslenkrad sowie das hochauflösende TFT-Farbdisplay mit intuitiv bedienbarem Stacks and Cards-Menü erleichtern die Arbeit im Cockpit und geben dem Lenker sehr viele wichtige Informationen. Das moderne MirrorCam-System bietet eine klare umfassende Sicht auf den Straßenverkehr. Dieses System erweitert das Sichtfeld und ermöglicht dem Fahrer, Fußgänger sowie Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer im Umfeld zu erkennen. Es entschärft somit beim Rechtsabbiegen den toten Winkel. Die Bilder werden auf 7"- und 15"-Monitoren angezeigt. Die in den Monitor integrierten Fotodioden erfassen das einfallende Licht und passen die Helligkeit des jeweiligen Bildschirms individuell an.

Im Heck ist der hochmoderne Reihensechszylinder der aktuellsten Motorengeneration verbaut: OM 470 BlueTEC 6 mit einer Leistung von 315 kW. Diese Kraft wird über das Achtganggetriebe GO 250-8 MPS Power Shift, das mit perfekter Übersetzungsabstimmung und sehr schnellen Schaltungen arbeitet, auf die Antriebsräder weitergeleitet. Dank optimierter Aerodynamik mit einem cw-Wert von 0,33 und mit dem vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC) wurde der Kraftstoffverbrauch nochmals gesenkt. Eine weitere Möglichkeit zum Einsparen des Verbrauchs steht diesem Omnibus noch zur Verfügung, und zwar das ECO Driver Feedback (EDF). Ob im klassischen Reiseverkehr oder im Fahrschulbetrieb, dieser meistverkaufte Reisebus in Europa wird zum fahrenden Hotspot. Dieses Fahrzeug verwöhnt nicht nur die Kunden mit seinem Komfort, sondern ermöglicht es auch, dass die zukünftigen Buslenker am letzten Stand der Technik ausgebildet werden. ▀

Von oben nach unten:

V. li.: Dirk Schmelzer (CEO Daimler Buses Austria), Petra und Thomas Geldner, Jürgen Föhr (Vertriebsleiter Reise und Linienbusse bei Daimler Buses Austria)

Mercedes-Benz Tourismo: Cockpit Comfort Plus, Active Brake Assist 6, Sideguard Assist 2, Spurassistent, Predictive Powertrain Control, Frontguard Assist, Attention Assist, Verkehrszeichen-Assistent, 360-Grad-Kamera;

Motor: OM 470 mit 335 kW (456 PS), 10,7 l Hubraum, 8-Gang Mercedes PowerShift



Bauspezialisten unter sich: kleiner Kipper vor großem Bagger

Kipper auf Diät

Test: MAN TGE. Kipper mit weniger Kilos, TGE mit neuem Cockpit – eine gelungene Kombination

Plötzlich hebt auf der Gegenspur der Fahrer des Minibaggers freundlich grüßend die Hand. Kleiner Bagger grüßt kleinen Kipper. Fährt hier doch ein schlanker MAN TGE vor, mal

nicht als Kastenwagen, sondern als Kipper. Das passt zu MAN, schlägt in der Lkw-Marke doch ein Herz für Aufbauten, bekanntlich sogar kräftiger als beim Zwillingbruder von VW.

Und was heißt schon kleiner Kipper, wenn der Aufbau von MEILLER stammt, bekannt für unverwüsthliche Stabilbauweise. Aber daher auch für Gewicht. Deshalb hat MEILLER seine Transporter-Kippbrücke auf Diät gesetzt und sich mit der noch jungen Baureihe Triggenius D202 eine Baureihe speziell für 3,5-Tonner einfallen lassen. Das Ergebnis ist jedoch beileibe keine Hungerharke. Da wäre als Boden ein Stahlblech der Härte HBW 450 mit 1,5 mm Stärke, nun verschweißt per Laser. Der Hilfsrahmen ist gelocht, wie der gesamte Unterbau der Kippbrücke. Alles spart Gewicht. MEILLER nennt für den 3,4 m langen Aufbau des TGE exakt 582 kg, beachtliche 20 % oder 148 kg weniger als der Vorgänger.

Leichtbau ist jedoch nicht alles für hart arbeitende Kipper. Die wuchtigen Bordwände sind im Rahmen der Operation um 50 mm auf 400 mm gewachsen. Das erhöht zwar ihre Masse, aber auch das Ladevolumen. Alles ist per KTL grundiert gegen Rostfraß, das hat Automobilniveau. Aufmerksamkeit verdienen Details wie die einfach zu bedienenden Steckstifte oder die selbstnachstellenden Bordwandverschlüsse. Bereits deren Optik macht Hightech und Haltbarkeit deutlich. Kipper-Kenner schauen ebenfalls wohlwollend auf die Ladungssicherung. Da wären sechs Paar Zurrösen, bündig im Boden eingelassen à 2 t Haltekraft, weitere sechs Paare à 1 t auf den seitlichen Bordwänden. Dazu jeweils zwei Ösen an Stirnwand, heckseitiger Bordwand und in den hinteren Ecken. Beim Testwagen kamen ein Ablagegestell und verstellbare seitliche Zurrschienen mit einer Spannstan-

ge hinzu. Überhaupt Zubehör: Der gelochte Hilfsrahmen vereinfacht die Montage von Extras, etwa dem Stahlblech-Staukasten des Testwagens mit dicht schließender Gummilippe.

Dieser Testwagen trug seine Vorzüge auf der Kippbrücke zu Markte. Nur die dort angegebene Nutzlast von 950 kg verfehlte der rundum gut ausgestattete Test-TGE. Aber 880 kg inklusive Fahrer sind angesichts der stählernen Kippbrücke mit reichlich Zubehör und dem ebenfalls nicht ganz zarten TGE auch ein Wort.

Also Ballast rauf, verzurren und später wieder runter damit. Fix die kräftig gebauten Bordwände auf- und zuklappen, seitlich die stämmigen gummierten Auflagen entdecken. Nach hinten kippen, dabei auch mal pendeln. Umstecken und die Ladefläche zur Seite neigen. Alles ganz simpel per Tastendruck vorn in der Kabine, dank einer zweiten Batterie mit genug Strom und begleitet von etwas Getöse im Heck – Kipper im Stress.

Ebenso wie der TGE, den MAN für den fordernden Einsatz als Kipper vorrüstet. Das bedeutet hier maximal 2,1 t Achslast vorne, dazu verstärkte Stabis, beides kann die Fahre gut gebrauchen. Auch eine Anhängerkupplung passt, der TGE darf schließlich 3 t ziehen. Doch Vorsicht, das zulässige Gesamtzuggewicht ist auf 6 t beschränkt. Nicht vergessen: Mit Vorderradantrieb zählt der TGE eher zur milden Sorte, ist nicht für die ganz harten Einsätze abseits der Straße gedacht.

Dazu passt der vergleichsweise feine TGE, in seiner Liga zweifellos Oberklasse. Mit geräumigem Fahrerhaus, gediegen ausgestattet und verarbeitet. Mit Haltegriffen zum Ein- und Aussteigen an den richtigen Positionen. Einem geradezu kuscheligen Sitz. Überzogen mit etwas schmutzempfindlichen und nicht perfekt passgenauen Bezügen. Aber mit dem Löwen als Markenemblem auf den Kopfstützen. Unübersehbar beim Einsteigen und bei jedem Blick in den Innenspiegel. →

Dann wäre da das neue, vielfältig konfigurierbare Kombi-Instrument mit glutroten Armaturen bei Anstieg von Tempo und Drehzahl vor schwarzem Hintergrund. Die Ziffern vielleicht etwas klein, aber der Tacho reicht optimistisch bis 240 Sachen. Plus einem großflächigen neuen Monitor in der Mitte des Cockpits. In Optik und Bedienung auf aktuellem VW-Konzernniveau. Das heißt konfigurierbar mit Direktwahl-tasten. Nur mit der für Kipper angesichts staubiger Baustellen wichtigen Umluftschaltung klappte es beim Testwagen nicht, trotz Studium der dicken Betriebsanleitung – ja, so etwas gibt's noch. Aber das kann ja noch werden. Hinzu kommen zeitgemäße Elemente wie schlüsselloser Start und elektronische Feststellbremse. Und, auch das kann nicht mehr jeder, ein Lenkrad mit richtigen Tasten. Nach wie vor fehlen jedoch praktische Drehregler für die Lautstärke des Radios und die Klimatisierung – moderne Zeiten. Das trifft auch für die inzwischen vorgeschriebenen Assistenzsysteme zu, mal ein Segen, mal auch betriebsblind und mit ständigem Gebimmel ein Ärgernis. Wer meint, sie per Einstellung im Monitor auf Dauer domestizieren zu können, der irrt: Nach dem nächsten Motorstart sind sie sämtlich in Geschwaderstärke wieder da und achten mit Argusaugen auf vermeintliche oder tatsächliche Missachtung von Regeln.

Technische Daten: MAN TGE mit MEILLER-Kipper

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	6.200/2.100/2.570 mm
Breite über Außenspiegel	2.427 mm
Radstand	3.640 mm
Wendekreis	13,9 m
Laderaum (L/B/H)	3.400/2.000/400 mm
Leergewicht Testwagen	2.620 kg
Nutzlast	880 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.100 kg/2.100 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Motor und Antrieb

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500–4.000/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1.500–2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung.

Fahrwerk und Bremsen

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse mit Einblatt-Parabelfeder und Stützblattfeder, Stabilisator. Reifen 235/65 R 16 C auf Rädern 6 J × 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, Bremsassistent, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Notbremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, elektronisch betätigt.

Wie sympathisch berechenbar sind im Vergleich dazu Antrieb und Fahrwerk des TGE. Unter der Motorhaube steckt der bekannte Zweiliter-TDI von VW in Nutzfahrzeug-Ausführung, hier homologiert als Heavy Duty. Das bedeutet in Verbindung mit der Leistungsvariante von 103 kW (140 PS) ein maximales Drehmoment von 360 Nm. Gut: Dank der VW-typisch drehfreudigen Maschine mit hoher Abregeldrehzahl von etwa 4.800 Touren lässt sich der Kipper trotz kurz gestuftem Anfahrang auch bei heiklen Missionen mit niedrigem Tempo schaltfrei souverän bewegen. Auch zeigt die Maschine im Bereich des maximalen Drehmoments Biss und Antrittsstärke. Jedoch verlangt der Motor nach Drehzahl, bei Tourenzahlen unter etwa 1.500/min knickt er ein und reagiert nur noch lethargisch. Das bedeutet fleißiges Schalten des gut gestuften Sechsganggetriebes. Nach oben hinaus ist dessen Gesamtübersetzung transportertypisch gewählt, die Maschine dreht bei 100 Sachen rund 2.000 Touren. Bei 135 km/h ist dann Schluss, für einen Kipper kein Handicap.

Entsprechend dem Einsatzgebiet entfiel bei der ausgiebigen Redaktions-Verbrauchsfahrt die Autobahnetappe. Mit einem Schnitt von 10,1 l/100 km schlug sich der beladene Kipper dabei sehr wacker, vor allem angesichts der von Haus aus zwangsläufig mäßigen Aerodynamik des offenen Aufbaus und des Ablagegestells. Das bedeutet dank 75 l-Tank eine große Reichweite. Eine Probe ergab: Wer den MAN wenig artgerecht in vollem Galopp über die Autobahn treibt, muss mit 14 l rechnen.

Als durchaus tempofest entpuppt sich das Fahrwerk des MAN. Mit seinem höheren Schwerpunkt als beim Kastenwagen ist der Kipper kein Kurvenstar, aber im Bedarfsfall auch mit einer gewichtigen Palette auf dem Buckel zügig und sicher unterwegs. Dabei benimmt er sich leer wie beladen überraschend komfortabel. Harsch reagiert das Fahrwerk trotz erhöhter Vorderachslast und Parabelfeder plus Stützblattfeder hinten nur auf üble kurze Bodenunebenheiten. Alles andere filtert der MAN souverän weg. So bleibt genügend Konzentration und Kondition, um den entgegenkommenden Baggerführer im Kleingerät ebenso freundlich zu grüßen. **/// Randolph Unruh**

Fahrleistungen und Messwerte

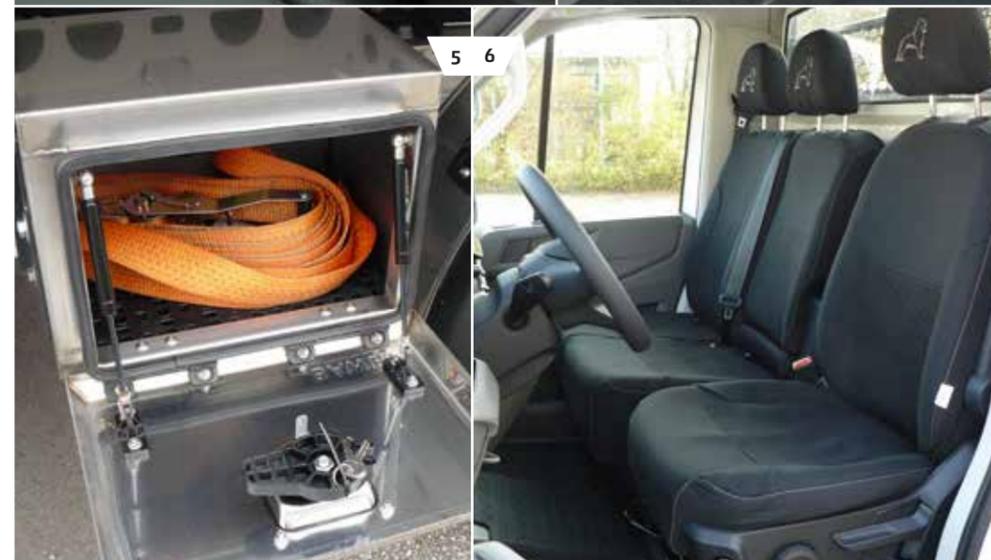
Beschleunigung:	0–50 km/h 4,9 s 0–80 km/h 10,6 s 0–100 km/h 15,8 s
Elastizität:	60–80 km/h (IV/V) 4,7/6,1 s 60–100 km/h (IV/V) 10,1/12,3 s 80–120 km/h (VI) 24,1 s
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/100 km/h	47/57/68 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	69 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP kombiniert	9,7 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	256 g/km
Teststrecke beladen	10,1 l/100 km
Testverbrauch min./max.	8,4–11,4 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,36 l/100 km



Blickpunkt LKW & BUS TEST

1 Kilos gespart: Hilfsrahmen und Unterbau der Kippbrücke sind gelocht.

2 Einfach zu bedienen: selbstnachstellende Bordwandverschlüsse

3 Alles so schön bunt hier: vielfältig konfigurierbare Instrumente

4 Einfach zu bedienen: Lenkrad mit griffigen Tasten

5 Sicher verpackt: Werkzeugkasten aus Edelstahl mit umlaufende Gummilippe als Dichtung

6 Geräumiges und hochwertig: sorgfältig eingerichtetes Fahrerhaus des TGE

7 Zweifache Kombination: MAN TGE mit MEILLER-Kipper im Einsatz

Bentele Transporte Hohenems

Erweiterung und Sanierung der Betriebsanlage

Bereits vor Projektbeginn lieferten Sondierschlitze wertvolle Erkenntnisse über die geologischen Bedingungen und den Grundwasserspiegel unter dem Betriebsgelände von Bentele Transporte, die von der ursprünglichen Einschätzung abwichen. Mit über 1000 qm Spundwänden wurden zwei Baugruben eingerichtet und 77 jeweils 12,5 m lange Duktülpfähle zur Tiefengründung eingebracht.

Dennoch konnte die Tankstellenanlage mit einem 60.000 l-Kraftstoff- und einem 10.000 l-AdBlue-Tank drei Monate vor dem vereinbarten Zeitpunkt in Betrieb genommen werden. „Die vorzeitige Inbetriebnahme der Tankstellenanlage kommt uns sehr entgegen und spart uns täglich Kosten, die Zusammenarbeit ist sehr gelungen“, betonte Bauherr Arno Bentele am Rande des Handwerkerfests, das mit 140 Gästen am Freitag, 31. Jänner, gefeiert wurde.

Der geschlossene Wasserkreislauf der Waschstraße sorgt dafür, dass für 10.000 l Waschwasser nur 100 l Frischwasser benötigt werden.

Die erweiterte Werkstatt spart Lkw-Fahrten, die jetzt automatisierte Heizung reduziert den Energieverbrauch und die PV-Anlage mit 208 kWp liefert kostenlosen Sonnenstrom.

Generalübernehmer des Projekts ist i+R Industrie- & Gewerbebau, die insgesamt 35 – fast ausschließlich regionale – Unternehmen koordinierte: „Als Familienunternehmen freut es uns besonders, wenn wir Projekte für andere Familienunternehmen in der Region realisieren dürfen und dabei auf das regionale Bauhandwerk setzen können. Diese enge Zusammenarbeit ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Erweiterung über alle Gewerke hinweg. Ein wesentlicher Beitrag zum Projekterfolg war die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unserem Kunden Bentele Transporte und allen beteiligten Partnern. Ihr Engagement und die reibungslose Zusammenarbeit haben maßgeblich dazu beigetragen, das Vorhaben erfolgreich umzusetzen“, betonte Mario Bischof, Geschäftsführer von i+R Industrie- & Gewerbebau. //



V. li.: Dieter Egger (Bürgermeister Hohenems), Jürgen und Arno Bentele (Eigentümer und GF Bentele Transporte) sowie Mario Bischof (GF i+R Industrie- & Gewerbebau)