

**LNG - Eine emissionsarme,
wirtschaftliche Alternative**
Seite 9

Transportmanagementsysteme
Seite 17

Marktübersicht LKW Reifen
Seite 21



ISSN 1866-9050

Deutschland € 3,90
Slowenien SIT 1290
Slowakei 148 SKK/€ 4,91
Frankreich € 5,50

Niederlande	€ 4,50	Luxemburg	€ 4,50
Ungarn	FT 1290	Griechenland	€ 3,95
Schweiz	CHF 7,50	Portugal	€ 5,40
Österreich	€ 2,30	Dänemark	DKK 34,-
Belgien	€ 4,50	Finnland	€ 5,40
Schweden	SEK 46,-	UK	£ 2,50

WEGWEISEND

DURAVIS R002

ECOPIA H002

ECOPIA H-DRIVE 002				M+S	
A	B	72	✓	✓	✓

Das Multitalent mit
ausgezeichneter
Nasshaftung und
herausragender
Laufleistung.

Beste EU-Labelwerte
für Kraftstoffeffizienz
und überzeugende
Nasshaftung.*

* EU-Labelwerte für den Ecopia H-DRIVE 002:
Rollwiderstand: A; Nasshaftung: B; Geräuschemission: 1 (72 dB)



TRANSPORT REFRIGERATION LTD

SUPPLIERS OF SECOND HAND
THERMO KING & CARRIER UNITS

DO YOU BREAK OR REPAIR REFRIGERATED VEHICLES?

*We want to buy the Thermo King
and Carrier units you take off.*



Tel: +31 618 655 194 • truck-refrigeration.com • cevat@truck-refrigeration.com

Inhalt

Seite 5	News	Seite 21	Marktübersicht LKW Reifen
Seite 9	LNG - Eine emissionsarme, wirtschaftliche Alternative	Seite 24	Option für Klimaschutz
Seite 14	Produktion von Brennstoffzellen	Seite 26	10 Hitzetipps
Seite 16	LPG Lkw	Seite 28	Interview mit Hans Wormser vom LBT
Seite 17	Transportmanagement- systeme	Seite 30	Trucker des Jahres, Julius Grafe



9 LNG - Eine emissionsarme, wirtschaftliche Alternative



14 Produktion von Brennstoffzellen



17 Transportmanagementsysteme



21 Marktübersicht LKW Reifen

Für Sie unterwegs
zum nächsten Ziel!

KIRCHNER
 und Partner GmbH
 Spedition & Logistik

Kirchner & Partner GmbH
 Spedition & Logistik
 Robert-Bunsen-Straße 36
 64579 Gernsheim
 Tel. (06258) 9335-0
www.kirchnerundpartner.de
info@kirchnerundpartner.de

Ihr Gut in besten Händen.

Impressum

Herausgeber: TRUCK NEWS VERTRIEBS GmbH,
Am Brink 19, 22927 Großhansdorf, Germany
Redaktion: Christian Böttjer, Layout: Gert Hille,
Anzeigen: Handelsagentur I. Reiß - Grosshansdorf
Erscheinungsweise: monatlich,
Gültige Anzeigenpreisliste: ab 01.12.2019,
info@eurotruck.com, www.eurotrucknews.com
Die Anzeigen, Anzeigentexte und die Artikel geben nicht
unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.
Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.,
Wir übernehmen keine Haftung für aus
Druckfehlern entstandene Schäden.
Titelbild: Volvo Trucks

Injektor-Tuning - Verbrauchsreduzierung von bis zu 12%

Viele Berufskraftfahrer haben den Wunsch, den Lkw nach den eigenen Vorstellungen zu gestalten. Eine Möglichkeit bietet das Lkw-Tuning. Damit drückt der Trucker seinem Fahrzeug einen persönlichen Stempel auf. Lkw-Tuning optimiert die Einspritzung mit einem verbesserten Kennfeld und sorgt somit für einen höheren Wirkungsgrad. Das senkt den Kraftstoffverbrauch bei Nutzfahrzeugen nachhaltig. Das sind gute Voraussetzungen für jeden Fuhrpark. Beim Lkw-Tuning sollten auf keinen Fall Teile ohne Prüfzeichen oder Veränderungen ohne TÜV-Abnahme verwendet bzw. vorgenommen werden.

Mit dem innovativen Zusatzsteuergerät PowerControl PDI und PDX werden die werkseitigen Einstellungen zur Kraftstoffeinspritzung optimiert. Neben der klassischen Optimierung anhand der Sensoren des Motormanagements hat **DTE** mit PowerControl PDI und PDX für besondere Anwendungen vor allem bei Nutzfahrzeugen Injektor-Tuning entwickelt: Über die direkte Ansteuerung an den Injektoren wird präzise und in Echtzeit der Einspritzzyklus angepasst. So erzielt PowerControl eine Verbrauchsreduzierung von bis zu 12% je nach Fahrzeug, Fahrleistung und Arbeitseinsatz. Bei Nutzfahrzeugen wird dazu das Zusatzsteuergerät gezielt auf die entsprechende Transportaufgabe konfiguriert. So können auch sämtliche, motorseitigen Serientoleranzen berücksichtigt werden. Um diese passgenaue Funktionsweise zu gewährleisten, durchläuft PowerControl präzise Testverfahren: In mehreren Lastszenarien und unterschiedlichen Temperaturbereichen sowie Höhenlagen, werden die Zusatzsteuergeräte auf einem Leistungsprüfstand perfekt abgestimmt. DTE Systems deckt mit unterschiedlichen Systemen die gängigen Maschinen von MAN, Mercedes, Scania, Volvo (Euro 5/Euro6) und viele mehr ab. Weitere Motoranwendungen werden kontinuierlich entwickelt und abgestimmt. Zur Leistungsoptimierung wird PowerControl direkt an die Injektoren angeschlossen. Über die Injektoren wird der Kraftstoff in die einzelnen Zylinder ein-



gespritzt. Direkt nach dem Haupteinspritzimpuls setzt DTE mit dem Zusatzsteuergerät eine zusätzliche Einspritzsequenz ein. Dabei arbeitet PowerControl äußerst präzise: Über die Sensorik misst das Zusatzsteuergerät die Drehzahlveränderung in den Arbeitstakten der einzelnen Zylinder. Mit den erfassten Daten und einem fahrzeugspezifischen Kennfeld passt PowerControl die Einspritzung in Echtzeit an. So werden Leistung und Drehmoment optimiert und lastintensive Fahrtintervalle verkürzt. Damit spart PowerControl deutlich Kraftstoff, verringert den CO₂-Emissionsausstoß und vergrößert die Streckeneffizienz. Mit PowerControl können sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch die CO₂-Emissionen nachhaltig gesenkt und bereits nach einer kurzen Amortisationszeit deutliche Einspareffekte erzielt werden.

Backeye® 360-Kamerasystem

4 Kameras – 1 Monitor – 0 tote Winkel

Backeye® 360 ist ein intelligentes System mit vier Kameras und wurde zur Vermeidung von Unfällen durch tote Winkel entwickelt. Dank der vollständigen 360°-Ansicht auf einem einzigen Monitor wird das Manövrieren auch in stressigen Situationen deutlich erleichtert.



Besuchen Sie unsere Webseite: www.brigade-elektronik.de

Backsense® Radarsystem

Backsense informiert den Fahrer über die Entfernung zu mobilen und stationären Hindernissen. Dies geschieht über ein abgestuftes Audiosignal sowie eine LED-Anzeige. Das flexible System ist mit einem variablen Erfassungsbereich von maximal 30 x 10 m frei konfigurierbar und arbeitet selbst unter widrigen Sicht- und Straßenverhältnissen effizient und zuverlässig.

Neuer Shandong-Europa Express verbindet China mit Hamburg

China ist der größte Handelspartner des Hamburger Hafens. Die Hansestadt gilt als Chinas Gateway nach Europa für chinesische Waren. Neben dem Seehandel positioniert sich Hamburg auch als bedeutender Eisenbahnknoten für China-Verkehre. Heute ist erstmals der sogenannte Shandong-Europa Express aus Jinan am Billwerder Terminal eingetroffen, der wertvolle und eilige Ladung auf der neuen Seidenstraße von China nach Europa transportiert.



Am 10. April hat sich der „Shandong-Europa Express“ aus Jinan, der Provinzhauptstadt Shandongs, in Richtung Hamburg in Bewegung gesetzt. Beladen ist der Zug mit 41 40-Fuß-Containern (FEU), die Teile für Windturbinen, LEDs, Werkzeuge und medizinische Hilfsgüter enthalten. Die neue Zugverbindung verkehrt derzeit ausschließlich aus China nach Europa, Verkehre in die Gegenrichtung werden momentan nicht angeboten. Die

nächsten Abfahrten aus Jinan sind für den 16. und 30. Mai terminiert. Der Güterzug, der von der Shandong Hi-Speed Group betrieben wird, ist ein Teil ihres Qilu Europa-Asien-Güterverkehrs.

„Der Shandong-Europa Express ist während der Coronakrise heute in Hamburg angekommen. Es ist ein starkes Zeichen in der schwierigen Zeit für uns alle. Nur gemeinsam können wir das Coronavirus besiegen. Nur gemeinsam können wir die Herausforderungen während und nach Corona meistern. Nur gemeinsam schaffen wir es“, betonte der chinesische Generalkonsul DU Xiaohui bei der Ankunft des Zuges.

„Hamburg ist nicht nur im Seeverkehr der Knotenpunkt für China-Verkehre, sondern auch auf der Neuen Seidenstraße im Bahnverkehr zwischen Europa und der Volksrepublik ein wichtiges Drehkreuz“, so Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing (HHM). „Es freut mich sehr, dass wir die Verbindungen zwischen Hamburg und China weiter ausbauen können. Die kontinentale Dimension, also vor allem der Transport auf der Schiene, bietet große Chancen für den Hamburger Hafen und eine seiner entscheidenden Stärken: 12 Prozent des nationalen Schienengüterverkehrs haben aktuell als Ziel oder Startpunkt den Hamburger Hafen. Das ist eine gute Voraussetzung, um diese Stärken auf

Neu Umfangreiches Versicherungspaket erhältlich



DTE SYSTEMS
CHIPTUNING No.1



PowerControl Truck

» Die innovative Leistungsoptimierung

BIS ZU **-12%** WENIGER VERBRAUCH

www.chiptuning.com

der Seidenstraße auch in Zukunft in nachhaltiger Weise auszuspielen“, ergänzt Wirtschaftssenator Michael Westhagemann. Die Provinz Shandong liegt an der chinesischen Ostküste, wobei die Shandong-Halbinsel die südliche Küste der Bohai-Bucht formt. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist Shandong die wirtschaftlich drittstärkste Provinz Chinas. Dort sind Industrien im Bereich Elektronik, Maschinenbau, Chemie, Neuen Seidenstraße mit Hamburg verbunden. 2019 wurden rund 100.000 Standardcontainer (TEU) auf der Schiene transportiert. Im Seehafen Hamburg werden jährlich rund 2,6 Millionen TEU im China-Verkehr umgeschlagen. Fast jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen über die Kaikante geht, hat sein Ziel oder seinen Ursprung im Reich der Mitte.

Schiff, Bahn oder Flugzeug – zwischen diesen drei Transportmitteln wird häufig entschieden, wenn Waren zwischen China und Europa befördert werden müssen. Bei der Entscheidung spielen Kosten und Zeit eine wichtige Rolle. Das Flugzeug ist ohne Frage das schnellste Transportmittel: Güter im Im- und Export zwischen Asien und Europa benötigen nur ein bis zwei Tage. Allerdings ist Luftfracht auch sehr teuer. Dahingegen ist der Transport auf dem Seeweg zwischen den beiden Kontinenten sehr günstig, es kann jedoch bis zu acht Wochen dauern, bis die Ware am Zielort angekommen ist. Die dritte Möglichkeit, Güter mit der Bahn zu transportieren, schließt somit die Lücke zwischen Schiff und Flugzeug: Züge benötigen zwei bis drei Wochen zwischen Asien bis Europa und liegen auch hinsichtlich der Kosten zwischen See- und Luftweg. (Quelle: Hafen Hamburg, B. van Beuningen) Textilien und der Lebensmittelverarbeitung angesiedelt. Seeseitig verbindet der Hafen von Qingdao die Provinz mit dem Hamburger Hafen.

Der neue Service zwischen Jinan und Hamburg verbessert das bereits dichte Angebot an Zugverbindungen zwischen Hamburg und China weiter. Wöchentlich wurden im vergangenen Jahr 204 vermarktete Verbindungen zwischen Hamburg und 20 Destinationen in der Volksrepublik angeboten. Beijing, Changchun, Changsha, Chengdu, Chongqing, Dalian, Ganzhou, Harbin, Hefei, Qingdao, Shenyang, Shenzhen, Shilong, Suzhou, Tianjin, Wuhan, Xiamen, Xi'an, Yiwu und Zhengzhou waren damit regelmäßig auf der Neuen Seidenstraße mit Hamburg verbunden. 2019 wurden rund 100.000 Standardcontainer (TEU) auf der Schiene transportiert. Im Seehafen Hamburg werden jährlich rund 2,6 Millionen TEU im China-Verkehr umgeschlagen. Fast jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen über die Kaikante geht, hat sein Ziel oder seinen Ursprung im Reich der Mitte.

Schiff, Bahn oder Flugzeug – zwischen diesen drei Transportmitteln wird häufig entschieden, wenn Waren zwischen China und Europa befördert werden müssen. Bei der Entscheidung spielen Kosten und Zeit eine wichtige Rolle. Das Flugzeug ist ohne Frage das schnellste Transportmittel: Güter im Im- und Export zwischen Asien und Europa benötigen nur ein bis zwei Tage. Allerdings ist Luftfracht auch sehr teuer. Dahingegen ist der Transport auf dem Seeweg zwischen den beiden Kontinenten sehr günstig, es kann jedoch bis zu acht Wochen dauern, bis die Ware am Zielort angekommen ist. Die dritte Möglichkeit, Güter mit der Bahn zu transportieren, schließt somit die Lücke zwischen Schiff und Flugzeug: Züge benötigen zwei bis drei Wochen zwischen Asien bis Europa und liegen auch hinsichtlich der Kosten zwischen See- und Luftweg. (Quelle: Hafen Hamburg, B. van Beuningen)



IDS
International Diesel Service

Q8

- Marktführende Sicherheit
- Liquiditätsschonende Nettofaktorierung
- Kundenservice > 15 Sprachen
- Reporting in Echtzeit
- Kostenlos

Mit Sicherheit. Günstig tanken.
Europaweit.

Weitere Informationen finden Sie unter
www.ids.q8.com,
oder gerne im persönlichen Gespräch.
Wir freuen uns auf Sie.
02102-968520 • tanken@ids.q8.com



CRUSTEC[®] *Kompressionsstrümpfe*

+++ Nr. 1 Strumpf für die Gesundheit der Fahrer +++

- **passen immer***
- Idealer Strumpf für Jeden, der für längere Zeit körperlich inaktiv ist
- Bei langem Sitzen im Beruf
- CRUSTEC[®] Kompressionsstrümpfe stabilisieren, verbessern den Blutdruck und sorgen für einen gesunden Kreislauf

* anders als verschriebene, müssen CRUSTEC-Kompressionsstrümpfe dank ihrer innovativen Fertigung und den Einsatz von Hightech-Microfasern nicht extra angepasst werden.

www.crustec.com

☎ 04102 65888



LNG – Großes Potenzial, um die Treibhausgas-Emissionen im Schwerlastverkehr signifikant zu senken

Weniger klimaschädliche Emissionen – das ist das große Ziel, das in vielen Bereichen angestrebt wird, vor allem im Verkehrs- und Transportsektor. Tendenziell sind immer mehr Lkw auf immer weiteren Strecken unterwegs, deshalb gilt es hier besonders anzusetzen, und zwar beim Thema Kraftstoff. Dabei bietet LNG, ein Kraftstoff aus tiefkaltem verflüssigtem Erdgas großes Potenzial die Treibhausgas-Emissionen im Schwerlastverkehr signifikant zu senken und sich als Alternative zum Diesel zu etablieren. Dass LNG tatsächlich Teil der Lösung sein könnte, zeigt eine aktuelle Studie von Shell.

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und der Technischen Universität Hamburg hat der Energiekonzern Folgendes herausgefunden: Bis 2040 könnten



rund 2,76 Millionen Lkw auf den europäischen Straßen unterwegs sein. Angenommen davon würden 480.000 mit LNG statt mit Diesel fahren, könnten hier je nach Motortechnik bis zu 4,7 Millionen Tonnen Treibhausgas-Emissionen eingespart werden. Setzt man Bio-LNG ein, das zum Teil aus Biogas besteht, sogar noch mehr. Um dieses Potenzial zu nutzen, braucht es jedoch so viele Fahrzeuge – und die brauchen Infrastruktur, sprich ein Tankstellennetz. Dieses aufzubauen hat sich **Shell** auf die Fahne geschrieben. Nach vielen Stationen in den Niederlanden und Belgien soll Deutschland der neue große LNG-Standort werden. Im September 2018 hat die erste öffentliche LNG-Tankstelle in Hamburg eröffnet, zwei weitere in Lehre und Recklinghausen sind seitdem gefolgt. Nach den aktuellen Planungen soll es bis Ende des Jahres zudem sieben weitere Stationen geben, um LNG in Deutschland schon bald flächendeckend anbieten zu können. Es braucht jedoch nicht nur Tankstellen und Fahrzeuge, LNG muss auch bekannter werden. Dabei helfen Infoveranstaltungen zum Produkt, zum Netzwerk und zu Erfahrungen mit LNG.

Definition: Das flüssige Erdgas LNG steht für Liquid Natural Gas. Es ist eine klare und geruchsneutrale Flüssigkeit, für deren Herstellung Erdgas auf $-160\text{ }^{\circ}\text{C}$ herunter gekühlt wird. Es kondensiert daraufhin und das Volumen reduziert sich. In dem flüssi-

gen Zustand hat LNG somit ein 600-fach geringeres Volumen als Erdgas, was eine effiziente Lagerung und den einfachen Transport ermöglicht. LNG setzt sich zusammen aus 91% Methan, 6% Ethan, 2% Propan und 1% sonstigen Gasen.

Lkw: Mit LNG betriebene Fahrzeuge emittieren so gut wie keinen Feinstaub. Die Stickoxidbelastung der Luft und die Lärmbelastung durch Otto-Motoren können im Vergleich zu Diesel deutlich verringert werden. Die Umrüstkosten von Diesel-Lkw auf LNG sind laut dem Bundesamt für Güterverkehr förderfähig.

LNG an der Tankstelle: Beim Tankvorgang liegt die größte Herausforderung in der Kühlung, denn um flüssig zu bleiben, dürfen die $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$ nicht überschritten werden. Um dies zu ge-

LNG: Bald von der AGRAVIS Raiffeisen AG

Die emissionsarme und wirtschaftliche Alternative zu Diesel

Ab Herbst 2020 tanken Sie LNG an folgenden Standorten:

Nottuln

A 43 • Beisenbusch 2 • 48301 Nottuln

Kirchhellen

A 31 • Pelsstraße 10 • 46244 Bottrop

Lauenau

A 2 • Magirusstraße 14 • 31867 Lauenau

Magdala

A 4 • Auf der Schanze 2 • 99441 Magdala



Rückfragen?

Sie erreichen unsere Hotline unter: 0800 / 988 1234 (kostenlos aus dem dt. Festnetz) oder unter www.raiffeisengas.de



währleisten befindet sich die Pumpe, die das LNG in die Zapfsäule leitet, in einem Kryogefäß - einem speziellen Kühlbehälter. Der Kraftstoff kommt als flüssiger Sprühnebel im Fahrzeugtank an, der mit einer doppelwandigen Edelstahl-Isolierung ausgestattet ist, zwischen der sich ein Vakuum befindet. Damit besteht eine thermische Grenze zwischen dem Tank und dem restlichen Fahrzeug, die ein Aufheizen des LNG verhindert. Um Überdruck zu vermeiden, sind Ventile am und um den Tank verbaut. Zuletzt erwärmt ein Verdampfer das LNG für die Verbrennung im Motor, um es in einen gasförmigen Zustand zu bringen.

Ganz aktuell: Die deutschen Logistikverbände begrüßen die jetzt vom Bundestagsverkehrsausschuss beschlossene Verlängerung der Mautbefreiung für CNG-/LNG-Fahrzeuge bis Ende 2023. Sie sei ein wichtiger Schritt hin zu mehr Planungssicherheit für Investitionen in alternative Antriebe.

Im Folgenden präsentiert das Euro Truck News Magazin Unternehmen aus dem LNG-Bereich und wichtige News und Informationen.

Cryonorm lieferte 2009 die erste LNG-Tankstelle in den Niederlanden und die erste LNG-Tankstelle ging 2018 in Deutschland in Berlin/Grünheide in den Betrieb. Aktuell konstruiert und baut das Unternehmen 25 Anlagen. Davon sind 22 LNG-Tankstellen noch 2020 in Deutschland zur Auslieferung vorgesehen.



Foto: Firma ITEG GmbH in Ravensburg/Rico Böning

Cryonorm glaubt, dass Naturgase (LNG/CNG) als niedrig-Kohlenstoff-Brennstoff einen größeren Teil des Transportenergie-Mixes bilden sollte, einhergehend mit Entwicklungen von Fahrzeugeffizienz, Biobrennstoffen, Wasserstoff- und Elektromobilität.

Eingesetzt in gütertransportierenden Lkws hat LNG im Vergleich zu herkömmlichem Diesel das Potenzial, Treibstoffeinsparungen zu bieten. Es senkt außerdem Schwefelemissionen, Feinstaub- und Stickoxide und hilft Treibhausemissionen aus deren Herstellung zu reduzieren. Das Verbrennen von LNG/CNG in funkenentzündenden Motoren ist leiser als Diesel in Verbrennungsmotoren. Das bedeutet, dass LNG-betriebene Lkws länger unter Lärmbeschränkungen arbeiten können, wenn z.B. Supermärkte in Wohngebieten beliefert werden.

Der Fokus von Cryonorm liegt auf kryogenen Systemen, und

das wachstums-gekennzeichnete Potenzial von gasbetriebenen Fahrzeugen ist das Anliegen des Unternehmens, um diese Systeme zu entwickeln und eine Standardreihe von L-CNG Tankstellen anzubieten. Cryonorm Systems, mit Hauptsitz nahe Amsterdam/Niederlande, ist ein führender Konstrukteur und Anbieter von maßgefertigten kryogenen Anlagen und Verdampfern. Die LNG-Anlagen werden entwickelt, um die internationalen Standards sowie die geltenden Verordnungen zu erfüllen. Alle Anlagen werden von Zertifizierungsstellen zertifiziert. Das Unternehmen beschäftigt Ingenieure, Produktions- und Serviceangestellte, die einen weitreichenden Hintergrund in kryogenen LNG- und Luftzerlegeranlagen und industriellen Gasinstallationen besitzen.

Die Geschichte von Cryonorm im Bau von kryogenen Anlagen und Verdampfern reicht zurück bis in das Jahr 1969. Cryonorm LNG/L-CNG Tankanlagen werden konstruiert, um sicher und zuverlässig alle derzeit verfügbaren, naturgasbetriebenen Fahrzeuge zu betanken (Eng.: natural gas fuelled vehicles = NGV), welche entweder mit komprimiertem Naturgas (CNG) oder mit flüssigem Naturgas (LNG) laufen.

An den LNG-Tankanlagen kann eine Auswahl getroffen werden, zwischen „kaltes-LNG“ oder „angewärmtes-LNG“. Anstatt das frisch zugelieferte LNG im Lagertank anzuwärmen, wärmt Cryonorm nur die benötigte Menge, mit dem eigenentwickelten

On-The-Fly System, an. Optional können die Tankstationen mit „L-CNG“ für kleinere Lkws und Pkws erweitert werden. Die Cryonorm Stationsgröße reicht vom kleinen bis zum großen Maßstab mit einer oder mehreren Zapfanlagen. Alle Stationen sind verfügbar für privaten oder öffentlichen Besitz mit oder ohne OIML-MID Zoll-bewilligten Transfer. Cryonorm bietet ein be-

währtes Design, schlüsselfertiges Komplettpaket inklusive Konstruktion, Herstellung, Installation, Inbetriebnahme und Service & Wartung.

In Betrieb sind die LNG-Tankstellen in Grünheide, Berlin, Kassel & Wolfsburg. Fertig und im Probebetrieb ist Nördlingen. Zur Zeit im Bau ist eine Tankstelle in Nürnberg/Hafen. Die nächste LNG-Tankstelle von Cryonorm soll in München eröffnet werden.

Der innovative Kraftstoff LNG wird bald auch in Nürnberg zur Verfügung stehen. Am verkehrsgünstigen Standort im bayernnahen Nürnberg bauen der Neumarkter Energielieferant **Rödl energie** und der Münchener BayWa Konzern gemeinsam eine LNG-Tankstelle, die Ende Juni in Betrieb gehen soll. „Mit LNG setzen wir ein Zeichen in Richtung Zukunft. Als Unternehmer gehe ich von dem aus, was ich jetzt schon tun kann, nicht erst in fünf Jahren. Wer es heute mit Klimaschutz und CO2-Einsparung ernst meint, muss



Spatenstich für die LNG-Tankstelle Nürnberg am 24. Oktober 2019 (v.l.): Jürgen Rössner, Geschäftsführer, Leonhard Rössner Bau-GmbH, Alexander Ochs, Mitglied der bayernhafen Geschäftsleitung, Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent, Stadt Nürnberg, Stefan Rödl, Geschäftsführer, Rödl energie Dr. Ulrich Maly, Oberbürgermeister, Stadt Nürnberg, Alexander Balser, Senior Asset Manager, Logisor Deutschland GmbH, Dirk von Vopelius, Präsident, IHK Nürnberg für Mittelfranken, Dr. Klaus Mohrenweiser, Leiter Business Development Energie, BayWa, Dr. Peter Pluschke, Umweltreferent, Stadt Nürnberg, Volker Müller, Sales representative, Cryonorm B.V. Foto: © Grischa Jäger/hfr

jetzt in LNG investieren, ohne dabei die zukünftige Entwicklung aus den Augen zu verlieren“, erläutert Geschäftsführer Stefan Rödl seine Beweggründe für die Investition in LNG. Er sieht in diesem Kraftstoff aktuell das größte Potential für einen umweltfreundlicheren Schwerlastverkehr bis andere Technologien wie Wasserstoff und E-Fuels ausgereift sind. Beim Spatenstich im vergangenen Oktober würdigten Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly, Wirtschaftsreferent Dr. Michael Fraas und Umweltreferent Dr. Peter Pluschke das Engagement von Rödl energie und der BayWa für klimafreundlicheren Schwerlastverkehr. Auch der bayernhafen unterstützte das Projekt von Anfang an. Rödl energie ist bereits seit vielen Jahren im Nürnberger Hafen ansässig. Am Standort der neuen LNG-Tankstelle in der Mülheimer Straße betreibt Rödl energie bereits seit vielen Jahren eine Diesel-Tankstelle mit großem Kundenstamm. Ein zusätzliches alternatives Kraftstoffangebot am gewohnten Tankplatz

fortschreitende Limitierung der Treibhausgas-Emissionen im Schwerlastverkehr sowie einer stärkeren Fokussierung auf Nachhaltigkeit innerhalb unserer Gesellschaft fördert die Verwendung von LNG als alternativen Treibstoff und die Salzburger Aluminium Group trägt mit seinen LNG-Tanks zu einer emissionsärmeren Zukunft bei. LNG als Treibstoff bietet sich an, da diese Technologie bereits Serienreife erlangt hat und die Infrastruktur/Tankstellennetz in Europa kontinuierlich ausgebaut wird. Darüber hinaus



SAG
Progress in Aluminium



SAG Premium-Tanksysteme helfen Emissionen zu reduzieren und den Gewinn zu steigern.

- Dualtanksystem mit Reichweiten bis zu 1600 km
- Extrem lange Holdtime bis zu 8 Tagen
- Sehr gute Servicierbarkeit
- Höhere Robustheit und damit off-road-fähig

WWW.SAG.AT/PRODUKTE/LNG-TANKSYSTEME/



kann mit Hilfe von Bioabfall Biomethan gewonnen werden, welches sogar eine positive CO₂-Bilanz aufweist. Auch sind mittlerweile die Motoren soweit fortgeschritten, dass sowohl von der Leistung als auch Reichweite eine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Dieselmotoren besteht.

Die Kombination aus jahrelanger Automotive-Erfahrung für Premiummarken und einer starken Forschungsabteilung innerhalb der SAG passt perfekt zu den Anforderungen, in der LNG-Technologie Vorreiter zu sein. Bereits im Jahr 2012 wurde das Projekt gestartet und seitdem Wissen kontinuierlich ausgebaut. Dabei war der Anspruch seitens SAG von Anfang an den qualitativ besten Tank am Markt zu entwickeln und ein absolutes Premiumprodukt anzubieten. Dieses Ziel wurde 2018 mit dem Serienstart des LNG-Tanks für SCANIA erreicht. Mittlerweile ist die SAG der größte europäische LNG-Tankproduzent. Doch was zeichnet den Tank aus? Er ist aufgrund von GFK-Hightechmaterial, das aus der Luftfahrt stammt, besonders vibrationsfest und wärmeisolierend, was sich in einer sehr hohen Langlebigkeit sowie einer Gas-Haltezeit von bis zu 8 Tagen widerspiegelt. Optimiertes Design führt zu einer bestmöglichen Bauraumausnutzung und Zugänglichkeit aller wichtigen Bauteile für Alltag und Service. Somit sind Reichweiten von bis zu 1600 km und eine problemlose Handhabung realisiert. Des Weiteren wurden zu den notwendigen Zertifizierungstests zusätzlich ein Shake- und Salzspraytest absolviert, um die Qualität auch unter härtesten Bedingungen zu garantieren und dem Premiumanspruch gerecht zu werden. Weitere Information finden Interessierte auf der Webseite unter <https://www.sag.at/produkte/lng-tanksysteme/>

Im Oktober 2019 eröffnete der SB-Tankstellenbetreiber **Alternoil** die zu diesem Zeitpunkt größte LNG-Tankstelle Europas. Dieses Projekt diente als Startschuss für eine langfristige Etablierung umweltfreundlicher Kraftstoffe für den Schwerlastverkehr. Für dieses Jahr sind schon jetzt 10 weitere LNG-Tankstellen im Bau bzw. der Genehmigungsphase. Um möglichst vielen Spediteuren Zugang zu diesem



Netzwerk zu erlauben, setzt Alternoil wie bisher auf seine breite Tankkartenakzeptanz und die bestehende Tankstelleninfrastruktur. Alternoil bietet den Betreibern von Tankstellen die Möglichkeit, LNG auf ihren etablierten Tankstandorten anzubieten. Auch Fuhrparkbetreibern, die auf LNG-Lkw umstellen wollen, bietet Alternoil die Versorgung auf ihrem Betriebsgelände an. Dabei wird ein ganzheitliches Konzept verfolgt, welches die Planung, Errichtung, den reibungslosen Betrieb und die Wartung der Stationen und der Belieferung mit qualitativ hochwertigem und kaltem LNG abdeckt. Für eine optimierte Planbarkeit und Versorgungssicherheit unterhält Alternoil bundesweit LNG Pufferlager und durch das intermodale Logistikkonzept können Lieferungen ab 4 Tonnen die Woche ermöglicht werden. Neben dem Ausbau einer Infrastruktur und der zuverlässigen Versorgung mit LNG, investiert Alternoil in weitere klimafreundliche Kraftstoffe mit großem Potenzial. Der Tankstellenbetreiber bietet voraussichtlich schon in der zweiten Hälfte dieses Jahres erneuerbares Bio-LNG bzw. eLNG an seinen Stationen an. Diese fortschrittlichen Kraftstoffe tragen dazu bei, die umweltschädlichen Emissionen im Schwerlastverkehr deutlich zu senken. Alternoil (www.alternoil.de) arbeitet mit seinen Partnern an den Rahmenbedingungen, um große Mengen Bio-LNG zu marktgerechten Preisen herzustellen und somit den langfristigen Erfolg für diesen erneuerbaren Kraftstoff zu garantieren. Die Alternoil GmbH wurde 2006 im südoldenburgischen Steinfeld gegründet. Der aktuelle Jahresumsatz beläuft sich auf ca. 80 Millionen Euro. Die Infrastruktur von LNG – Tankstellen wächst weiter.



Raiffeisen Gas GmbH: Bereits jetzt mit LNG auf den Straßen unterwegs, folgt im Herbst 2020 die Eröffnung der ersten von vier LNG-Tankstellen.

Die **Raiffeisen Gas GmbH** plant gemeinsam mit genossenschaftlichen Partnern für den Herbst 2020 die Eröffnung von vier neuen LNG-Tankstellen. Die Standorte befinden sich in Nottuln (A43) und Kirchhellen (A31), beide Nordrhein-Westfalen, sowie im niedersächsischen Lauenau (A2) und Magdala (A4) in Thüringen. Alle Anlagen sind als stationäre und öffentliche Tankstellen geplant und befinden sich in unmittelbarer Autobahnnähe. Das Betanken der verfügbaren LNG-Fahrzeughersteller wird problemlos möglich sein. Gegenwärtig befinden sich bereits LNG-Fahrzeuge im Fuhrpark der Raiffeisen Gas.

Die bisherigen positiven Erfahrungen waren einer der Gründe, in die Tankstelleninfrastruktur zu investieren und konnten in die Planungsphase dieses Projektes einfließen. Zum Start im Herbst 2020 soll eine breite Palette an Kundenakzeptanzkarten einen reibungslosen Ablauf gewährleisten. Die voraussichtlichen Partnerakzeptanzkarten Raiffeisen Card, TND, DKV, UTA, Eurowag und E100 sollen die Zahlungsabwicklung so kundenfreundlich wie möglich gestalten. Auch für die weitere Zukunft gibt es bereits Zielsetzungen. „Mittelfristig soll der Anteil von LNG aus Biomethan kontinuierlich erhöht werden“, berichtet Bernhard Harks, Geschäftsführer der Raiffeisen Gas GmbH.

HoyerCard.Europe bietet als Tankkarte der Unternehmensgruppe Hoyer nicht nur die Möglichkeit, europaweit bargeldlos und zu fest vereinbarten Konditionen an mehr als 1.000 Stationen zu tanken, sie wird durch frei wählbare Zusatzbausteine auch immer weiter zur Full-Service-Card ausgebaut und ist

die Karte für die Mobilität von morgen: Ab sofort kann nämlich auch LNG mit der Tankkarte bezahlt werden. Bei Hoyer, einem der größten familiengeführten Mineralölunternehmen Deutschlands, läuft die Vorbereitung zum Bau der ersten eigenen LNG-Anlage am Autohof Soltauer Heide. Geplant ist die Fertigstellung im Juli. Parallel hat das Hoyer-Team bereits die Versorgung im gesamten Netz der HoyerCard.Europe in den Blick genommen und kann aktuell schon erste Tankmöglichkeiten anbieten. Weitere Stationen folgen, sodass schon im Sommer 25 LNG-Stationen zur Verfügung stehen, um Lkw-Flotten zu versorgen. Für die Kunden aus den Bereichen Spedition und Logistik ist es gelungen, mit nahezu allen Anbietern für LNG Akzeptanzverträge zu schließen. Hoyer wird mit dieser Netzdurchdringung einer der führenden Anbieter in ganz Deutschland. Für weitere eigene Autohöfe und Tankstellen werden die Möglichkeiten geprüft, intelligente Lösungen in diesem Bereich zu verwirklichen. (cb)



LNG – innovativer Kraftstoff für den Schwerlastverkehr

Nachhaltig für **Umwelt**
und **Unternehmen:**

- » geringere Kraftstoffkosten und niedrigerer Verbrauch
- » geringere Mautgebühren
- » Reduzierung der CO₂-, Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen
- » Reduzierung der Lärm-Emissionen

Mehr dazu unter: roedl-energie.de/LNG



**Ab Ende Juni auch
im Hafen Nürnberg**



Wir beraten Sie gern!
☎ 09181 48 48 779
LNG@roedl-energie.de

Gründung eines Joint Ventures für die Serienproduktion von Brennstoffzellen



Vorstands der Daimler Truck AG und Mitglied des Vorstands der Daimler AG.

„Die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs ist ein Schlüsselement für die Umsetzung des sogenannten Green Deal, für ein CO₂-neutrales Europa und letztendlich für eine CO₂-neutrale Welt. Die Nutzung von Wasserstoff als Träger von Ökostrom zum Antrieb von Elektro-Lkw im Fernverkehr ist eine hervorragende Ergänzung zu batterieelektrischen Fahrzeugen und erneuerbaren Kraftstoffen. Die Erfahrung beider Unternehmen auf diesem Gebiet wird die Entwicklung beschleunigen. Dies ist sowohl für unsere Kunden als auch für die Gesellschaft von Vorteil. Mit der Gründung dieses Joint Ventures zeigen wir deutlich, dass wir an die mit Wasserstoff angetriebene Brennstoffzelle für Nutzfahrzeuge glauben. Damit diese Vision jedoch Wirk-

Die Daimler Truck AG und die Volvo Group, zwei führende Unternehmen der Nutzfahrzeugindustrie, teilen die Vision des „Green Deal“ eines nachhaltigen Transports und CO₂-neutralen Europas bis zum Jahr 2050. Die Unternehmen haben dazu eine vorläufige, nicht bindende Vereinbarung zur Gründung eines neuen Joint Ventures unterzeichnet. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern. Daimler wird alle seine derzeitigen Brennstoffzellen-Aktivitäten in dem Joint Venture zusammenführen. Die Volvo Group wird 50 Prozent des Joint Ventures für die Summe von etwa 0,6 Milliarden Euro auf einer barmittel- und schuldenfreien Basis erwerben. „Transport und Logistik halten die Welt am Laufen, gleichzeitig wächst der Transportbedarf weiter. Ein wirklich CO₂-neutraler Transport wird nur durch einen elektrischen Antriebsstrang erreicht werden, wobei die Energie aus zwei Quellen kommen kann: entweder aus Batterien oder durch die Umwandlung von Wasserstoff in Elektrizität an Bord des Fahrzeugs. Für den Lkw-Einsatz im schweren Fernverkehr sind Brennstoffzellen eine entscheidende Lösung – eine Technologie, bei der Daimler in den letzten zwei Jahrzehnten mit der Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH bereits bedeutendes Know-how aufgebaut hat. Die Partnerschaft mit der Volvo Group ist ein Meilenstein, um brennstoffzellenbetriebene Lkw und Busse nun auf unsere Straßen zu bringen“, sagt Martin Daum, Vorsitzender des

Joint Ventures, Mitglied des Vorstands der Daimler Truck AG und Mitglied des Vorstands der Daimler AG. „Die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs ist ein Schlüsselement für die Umsetzung des sogenannten Green Deal, für ein CO₂-neutrales Europa und letztendlich für eine CO₂-neutrale Welt. Die Nutzung von Wasserstoff als Träger von Ökostrom zum Antrieb von Elektro-Lkw im Fernverkehr ist eine hervorragende Ergänzung zu batterieelektrischen Fahrzeugen und erneuerbaren Kraftstoffen. Die Erfahrung beider Unternehmen auf diesem Gebiet wird die Entwicklung beschleunigen. Dies ist sowohl für unsere Kunden als auch für die Gesellschaft von Vorteil. Mit der Gründung dieses Joint Ventures zeigen wir deutlich, dass wir an die mit Wasserstoff angetriebene Brennstoffzelle für Nutzfahrzeuge glauben. Damit diese Vision jedoch Wirk-

lichkeit werden kann, müssen auch andere Unternehmen und Institutionen diese Entwicklung unterstützen, nicht zuletzt, um die erforderliche Kraftstoffinfrastruktur aufzubauen“, sagt Martin Lundstedt, Präsident und CEO der Volvo Group. Die Daimler Truck AG und die Volvo Group werden zu je 50 Prozent am Joint Venture beteiligt sein, welches als unabhängige und selbständige Einheit agieren wird. Die Daimler Truck AG und die Volvo Group werden in allen anderen Geschäftsfeldern weiterhin Wettbewerber bleiben. Die Bündelung der Kräfte wird die Entwicklungskosten für beide Unternehmen senken und die Markteinführung von Brennstoffzellensystemen in Produkten für den schweren Transport und anspruchsvolle Langstreckeneinsätze beschleunigen. Im Kontext des gegenwärtigen wirtschaftlichen Abschwungs ist eine Zusammenarbeit noch notwendiger geworden, um die Ziele des Green Deal in einem realistischen Zeitrahmen zu erreichen. Das gemeinsame Ziel beider Unternehmen ist, in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts schwere Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge für den anspruchsvollen und schweren Fernverkehr in Serie anzubieten. Darüber hinaus befasst sich das Joint Venture auch mit anderen Anwendungsfällen. Um das Joint Venture zu ermöglichen, bündelt Daimler Trucks alle konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in einer neuen Brennstoffzellen-Einheit. Dazu gehört die Zuordnung der Aktivitäten der Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH zur Daimler Truck AG. Die Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH verfügt über langjährige Erfahrung in der Entwicklung von Brenn-

Truck!Warn Abbiegeassistent mit ABE



Als Pionier der ersten Stunde konnte Truck!Warn als Nachrüster für Abbiegeassistenten mit dem **Tote-Winkel-System AKTIV**, sowie dem **Abbiegeassistenten**

DELUXE PLUS-4 mit Kamera + Monitor und ABE, schon tausendfach erfolgreich LKW nachrüsten. Truck!Warn bietet verlässliche Nachrüstlösungen für Einzelfahrzeuge oder auch ganzer Flotten, sowie Speziallösungen für den kommunalen Bereich. Bei Bedarf auch mit deutschlandweitem Einbauservice.

Truck!Warn Abbiegeassistenten zum Nachrüsten.



Den vorhandenen Fuhrpark oder auch Neufahrzeuge verlässlich und kostengünstig mit Abbiegeassistenten nachrüsten.

Truck!Warn Tote-Winkel Assistent AKTIV als Klassiker oder **Truck!Warn Abbiegeassistent DELUXE PLUS-4** mit ABE nach den BMVI-Empfehlungen. Die

Systeme sind förderfähig über De-Minimis oder dem Fördertopf „Abbiegeassistent AAS“.

Safe-the-Date: Der Fördertopf Abbiegeassistent AAS für 2020 öffnet am 04.05.20 um 9 Uhr!

Rechenbeispiel für eine 80% Förderung über den Fördertopf AAS

ca. 1.400,- Euro für Abbiegeassistent DELUXE-PLUS-4 inklusive Montage über einen unser Einbaupartner.
ca. 1.120,- Euro Fördersumme bei 80% Förderanteil
Nur 280,- Euro Eigenanteil pro fertig ausgestattetem Fahrzeug



service@truckwarn.de - 04822/ 3673-314
www.truckwarn.de

Wirtschaft

stoffzellen- und Wasserstoffspeichersystemen für verschiedene Fahrzeuge. Das Joint Venture umfasst Standorte in Nabern/ Deutschland (derzeit Hauptsitz der Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH) sowie weitere Produktionsstätten in Deutschland und Kanada. Die unterzeichnete vorläufige Vereinbarung ist nicht bindend. Eine endgültige Vereinbarung wird bis zum 3. Quartal erwartet und soll noch vor Jahresende 2020 abgeschlossen werden. Alle potenziellen Transaktionen unterliegen der Prüfung und Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden.

Fakten zu Brennstoffzellen und der Nutzung von Wasserstoff als Brennstoff

Eine mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzelle wandelt die chemische Energie des Brennstoffs, in diesem Fall Wasserstoff, und den Sauerstoff aus der Luft in Elektrizität um. Diese Elektrizität betreibt die Elektromotoren des Elektrofahrzeugs. Es gibt zwei Methoden zur Herstellung des benötigten Wasserstoffs. Der so genannte grüne Wasserstoff kann lokal an der Tankstelle erzeugt werden, wobei Strom verwendet wird, um Wasser in Wasserstoff umzuwandeln. Oder blauer Wasserstoff der aus Erdgas hergestellt wird, wobei die Technologie der Kohlenstoffabscheidung genutzt wird, um einen kohlenstoffneutralen Brennstoff zu erzeugen. (cb)

Keine Chance für Öl und Chemikalien



Wo gehobelt wird, fallen Späne – und wo gearbeitet wird, entsteht Verschmutzung. Dies gilt insbesondere für den industriellen und gewerblichen Bereich, in dem die Verschmutzung von Böden mit Öl und Chemikalien an der Tagesordnung ist. **Abhilfe schafft die ESV GmbH, die als Spezialist für Ölbindemittel hilft, Verschmutzungen schnell, gründlich und umweltfreundlich zu beseitigen.**

Im rheinland-pfälzischen Bechtolsheim wurde die ESV GmbH 1987 ins Leben gerufen, um Öl- und Chemikalienbindemittel zu entwickeln, herzustellen und zu vertreiben.

Jedes der Produkte ist für die Beseitigung von Öl und Chemikalien geeignet. Von der auf Paletten gelieferten Sackware bis zu Big Bags zur Kommissionierung vor Ort, die vorwiegend an Kunden im Ausland geliefert werden. Seit der Firmengründung bietet die ESV GmbH ihr Sortiment unter dem Markennamen OEL-KLEEN an. Dabei umfasst das Produktportfolio verschiedene Granulatsorten in diversen Qualitätsstufen, Vliestücher als Rollenware, Wasserschutzprodukte, Notfall-Sets, Kanalabdeckungen und Schutz-Sets.



Im Bereich zur **Reinigung von Oberflächen, Werkzeugen und vielen anderen** Gegenständen bietet die ESV GmbH folgende Produkte an:

Industrie-Wischtücher: 80 Tücher mit den Maßen 22 x 20 cm zur Reinigung bis in feinste Risse – eine Seite des Tuches ist fein und die andere Seite stark mit Mikroperlen.

Feuchttücher: 90 Tücher mit den Maßen 25 x 30 cm

Auf der Internetseite www.oel-kleen.de steht der neue Katalog zum Abruf bereit, dort können Sie sich weiteres Bild der Produkte machen. Bei Fragen und Wünschen stehen Ihnen die Mitarbeiter der ESV GmbH gerne zur Verfügung.



Leistung – Verlässlichkeit – Schnelligkeit



Truckinterieur.de das ist die neue „Marke“ der Spezialisten von Haus, Auto und Boot.

Die Sattlerei & Polsterei „Haus-Auto-Boot“ machen jetzt nicht nur Yachten, Oldtimer und Flugzeuge, sondern erweitern ihr Geschäftsfeld der Autoinnenausstattungen zum LKW, die Experten bedienen diese Sparte seit 3 Jahren sehr erfolgreich. Haben einige Fahrzeuge in der Szene bereits gemacht und versuchen auf besondere Kundenwünsche soweit es zu realisieren ist einzugehen. Dabei ist es egal ob DAF, MAN, VOLVO, SCANIA, MERCEDES, etc. wir veredeln alles mit Leder, Alcantara und anderen Materialien. Individuelle LED Beleuchtungen, Stickereien und Lackarbeiten werden natürlich passend zum Innenraum mit angeboten.

Weitere Infos erfahren Interessierte auf der Homepage unter www.truckinterieur.de

Für ein Beratungsgespräch steht das Team gerne unter der Telefonnummer 03362/8884463 oder 0151/58541831 zur Verfügung. Wir freuen uns Ihr Schmuckstück in unserer neuen Halle (trocken & beheizt) bearbeiten zu können. Auf Wunsch wird die Arbeit auch vor Ort erledigt.



fht investierte in LPG-Lkw und setzt auf umweltfreundliche Logistik



Fotos: © fht, Flüssiggas Handel und Transport, Thomas Schäkel

Statt im monovalenten Diesel- oder elektrobetriebenen Lkw ließ die fht GmbH & Co. KG für ihren Fuhrpark einen weiteren Lkw auf Flüssiggas-Beimischung umrüsten. Damit setzte das Logistikunternehmen ein Zeichen für mehr Nachhaltigkeit, denn Flüssiggas LPG (Liquefied Petroleum Gas, auch Autogas genannt, nicht zu verwechseln mit dem verflüssigten Erdgas LNG) ist ein CO₂- und schadstoffarmer, alternativer Antrieb und bietet als Kraftstoff von schweren Nutzfahrzeugen eine kostengünstige, umweltfreundliche und sofort machbare Lösung im Kraftfahrtverkehr. „Nach intensiven Gesprächen mit unseren Geschäftspartnern und in Anbetracht des vorhandenen, national und international sehr gut ausgebauten LPG-Tankstellennetzes haben wir uns entschieden, in einen weiteren LPG-Lkw zu investieren“, sagt Bernhard Nacken, Geschäftsführer der fht. Alleine in Deutschland führen über 7.000 Tankstellen Autogas. Eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes wird auch für Logistikunternehmen zu einem wettbewerbsentscheidenden Faktor. „Gerade im Verkehrsbereich müssen wir jetzt alle Optionen nutzen, um sowohl die Emissionen von CO₂, als auch von Stickstoffoxiden, Feinstaub und Kohlenmonoxid signifikant zu reduzieren“, so Nacken weiter. „Da wir in den letzten sechs Jahren durchweg positive Erfahrungen mit unseren LPG-Lkw der Euro Norm V gemacht haben, ist diese Investition in die Euro VI Norm für uns der nächste logische Schritt zur nachhaltigen Umstellung unseres Fuhrparks.“ Hinzu kommt, dass LPG-Lkw die benötigte Nutzlast ziehen können und aufgrund des kurzen Betankungsvorgangs keine langen Standzeiten

haben. In einer Schulung wurden zwei weitere fht-Kraftfahrer am Standort in Hürth mit dem Dual-Fuel-System vertraut gemacht. Generell gilt, dass sich Lkw im Diesel-LPG-Mischbetrieb im Vergleich zu anderen alternativen Antrieben durch ein einfaches Handling und eine große Benutzerfreundlichkeit auszeichnen. Mit einer Reichweite von ca. 2.000 bis 3.000 Kilometern je Tankfüllung sind Dual-Fuel betriebene Lkw für Logistikdienstleister sehr attraktiv. Hinzu kommt, dass LPG sich bereits bei einem sehr niedrigen Druck von 7-8 bar verflüssigt, so dass nach der Fahrt keine besonderen Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden müssen, um das Gas flüssig zu halten. LPG-Lkw können daher an jedem beliebigen Ort für eine unbegrenzte Zeit geparkt

werden. Dies zeichnet sie etwa gegenüber LNG-Lkw aus. Für die Nutzung von LPG im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge werden die Euro VI Fahrzeuge auf einen bivalenten Diesel-LPG-Mischbetrieb umgerüstet. Im Rahmen dieses sogenannten Dual-Fuel-Systems wird Flüssiggas mithilfe eines Verdampfers in einen gasförmigen Zustand umgewandelt und in den Ansaugtrakt des Lkw geblasen. Dieses Luft-Gas-Gemisch wird dann zusammen mit dem Dieselmotorkraftstoff verbrannt. Da Flüssiggas im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoff einen deutlichen Preisvorteil bietet, amortisieren sich die niedrigen Umrüstungskosten von ca. 6.500€ je nach Laufleistungen häufig bereits nach wenigen Monaten. (cb)



Transportmanagementsysteme

Fahrzeuge optimal auslasten, Ressourcen sparen und Sicherheit erhöhen

Die Corona-Krise stellt nach wie vor sämtliche Logistik- und Transportunternehmen vor extreme Herausforderungen: Während manche Transportunternehmen einen extremen Auftragsrückgang verzeichnen, sind beispielsweise Lebensmittellogistiker kaum noch in der Lage der erhöhten Nachfrage nachzukommen. Ein Transportmanagementsystem unterstützt die Logistik in beiden Situationen.

Jedes Unternehmen ist davon betroffen: Krankheits- oder quarantänebedingte Ausfälle und ständig wechselnde Anti-Corona-Maßnahmen damit hat besonders die Logistikbranche zu kämpfen. In Zeiten wie diesen ist es wichtiger denn je geworden, die zur Verfügung stehenden Ressourcen optimal zu nutzen.

Das Transportmanagementsystem **CarLo®** bietet dafür zahlrei-

vollständig automatisierte Versand von Transportdokumenten, Rechnungen und Transportbegleitpapieren stellt in der jetzigen Situation einen Vorteil der Software da. CarLo® kann hier positiv dazu beitragen, den Bedarf an persönlichem Kontakt auf ein Minimum zu reduzieren. Viele Mitarbeiter befinden seit Wochen im Homeoffice. Durch die Terminalfähigkeit von CarLo® können

auch vom Homeoffice aus effizient die täglichen Aufgaben gemeistert werden. Dank der webbasierten Logistik-Plattform CarLo® exCHANGE besteht ein vollständig mobiler Datenzugriff für den Austausch mit den Subunternehmern. Im vollständig in CarLo® integrierten Telematiksystem CarLo® inTOUCH erfolgt die Kommunikation mit dem Fahrer per Chat, die Aufträge werden elektronisch übermittelt und direkt in der App bearbeitet. Auch eine Scanning-Funktion ist in CarLo® inTOUCH integriert und läuft über die Bilderkennung in der Kamera. Diese Funktionen sind gerade jetzt in einer Zeit, in der der

Arbeitsalltag möglichst kontaktlos gemeistert werden soll wichtig für den bestmöglichen Schutz der Gesundheit eines jedes Einzelnen. Darüber hinaus kann der Fahrer per App ungeplante Wartezeiten an den Disponenten übermitteln, damit dieser schnellstmöglich reagieren kann. Viele fürchten die Zukunft und hoffen auf die staatliche Unterstützung. Es wird daher



Logistische Softwarelösungen seit über 30 Jahren:

Standardsoftware
und
Individualprojekte



www.SAUER-OS.de

info@sauer-os.de

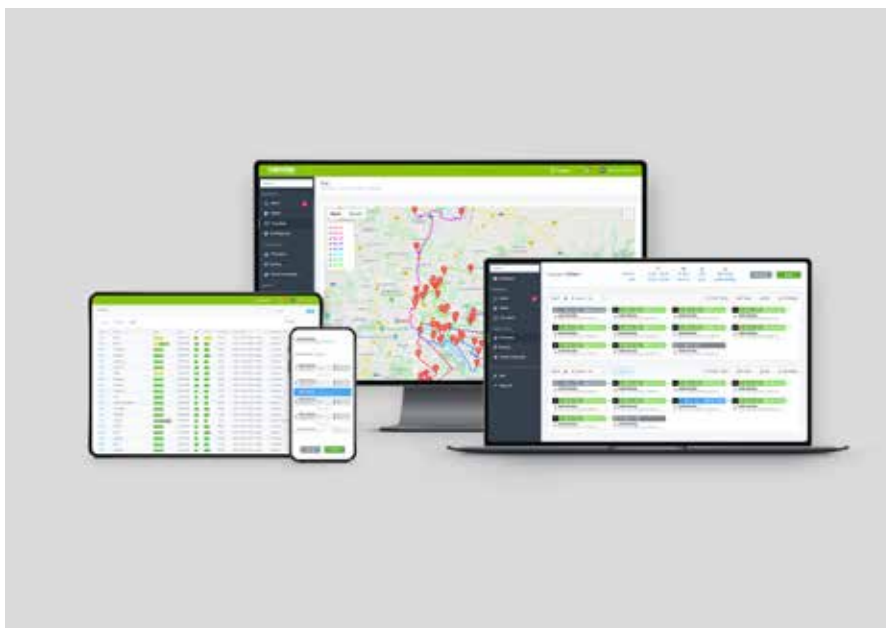
+49 8342 96 96 40

empfohlen, alle Belastungen, die durch die COVID 19 Pandemie anfallen, genaustens zu dokumentieren, denn eine derartige Aufstellung ist wichtig für eine spätere Beantragung staatlicher Hilfen. Die umfangreichen Auswertungen und Statistiken der Logistiksoftware CarLo® sowie flexible Datenvisualisierungen unterstützen bei der Analyse verschiedenster Bereiche. **tiramizoo** ist das erste Transportmanagementsystem spezialisiert auf urbane Logistik. tiramizoo hilft: Routen optimieren, Prozesse digitalisieren, Fahrer und Dispatcher entlasten sowie

Fuhrparkkosten und CO2-Ausstoß senken. Verglichen mit „traditionellen“ TMS berücksichtigt tiramizoo die Besonderheiten innerstädtischer Logistik. Diese zeichnet sich aus durch u.a. hohe Stop-Dichte, variantenreiche Übergabeprozesse, kleinteilige Sendungen oder auch komplizierte Straßenführungen etc. Was zeichnet den tiramizoo-Routenalgorithmus im Besonderen aus? Agnostisch bzgl. Kartenmaterial; abhängig vom Einsatzgebiet wird die beste externe Quelle genutzt, optimiert tiramizoo zigtausend Aufträge in wenigen Minuten unter Berücksichtigung

einer Vielzahl von (kundenindividuellen) Restriktionen: Wohnt der Empfänger im Erdgeschoss oder in einem oberen Stockwerk? Mit oder ohne Aufzug? Darf beim Nachbarn abgegeben werden? Corona: IT-seitige Abbildung kontaktloser Übergabe! Darf das Paket im Van gekippt werden? Berücksichtigung von Retouren! Auslieferung per Lastenrad oder Van? Staus und Einbahnstraßen? Usw. Es sind aktuell drei Produkte erhältlich: **„Route Optimizer“**: Für Integratoren und Versender/ Logistiker, die ausschließlich am tiramizoo-Modul der Routenplanung interessiert sind; reine Auftragsdatenverarbeitung über Schnittstelle. **„Delivery Manager“**: Das kundenspezifisch konfigurierte tiramizoo-TMS betrieben durch tiramizoo. **„Last Mile Master“**: Das komplette tiramizoo-TMS von der Auftragseingabe über die Routenplanung bis hin zur Fahrer-App und Reporting als eigenständige SaaS-Plattform.

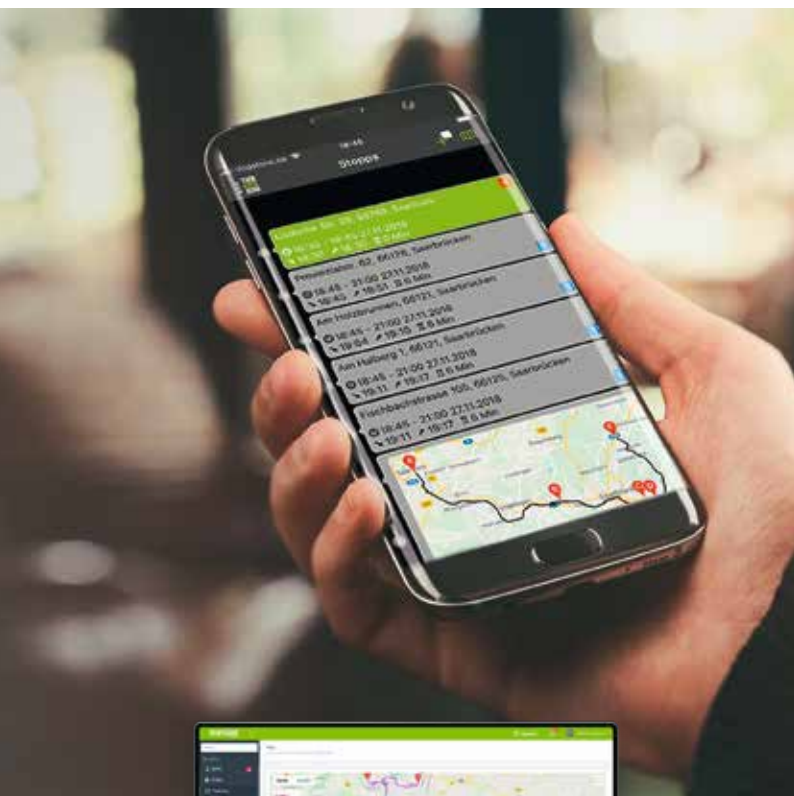
Die **SE4L GmbH** bietet auf der umfassenden Softwarebasis **SAUER...Software** entwickelte, individuelle ERP-Systeme. Für die Logistik- und Speditionsbranche wurde auf dieser Basis das Branchenprodukt „SAUER...Software – Spedition und Logistik“ erstellt. Als Module stehen Spedition, Fuhrpark, Werkstatt und Lager zur Verfügung. SAUER...Software ist das Produkt aus der Erfahrung von über 30 Jahren Softwareentwicklung mit jahrzehntelanger Kundenbindung. Die .NET-Framework basierten Entwicklungen, die mehrsprachig mit variablen Masken und Reporttools konzipiert wurden, verwenden MS-SQL und IBM-AS400-DB2 Datenbankserver. Die 3-Tier-Architektur der Software SAUER...Software, welche im Rahmen der Microsoft Partnerschaft mit den modernsten zur Verfügung stehenden Entwicklungstools erstellt wurde, ermöglicht den Einsatz in verteilten Systemen. Ein Schwerpunkt ist u. a.





die einzigartige Integration von Kommunikations-/Ortungssystemen in die SAUER...Software-Module. Es wurde nicht nur der Versand und Empfang von Nachrichten und Positionen realisiert, sondern auch Mehrwerte aus diesen Systemen durch Restfahrzeitkontrolle, circle of service, out of route, Fahrzeit-/Schichtzeitkontrolle, usw. generiert. In der Software werden die im Fahrzeug

gewonnenen Daten des digitalen Tacho sowohl in der Disposition, dem Modul „Digitaler Tacho“ und der Spesenabrechnung weiter verarbeitet. Durch den Einsatz weiterer Module, kann in Verbindung mit der Integration einer Tourenoptimierung eine dynamische Optimierung der Transporte durchgeführt werden. Eine Integration in die Werkstatt-, Fuhrpark- und Lagerlösung sind selbstverständlich. Die Module von SAUER...Software, der modernen, modular aufgebauten Speditionsoftware, die mehrsprachig mit variablen Masken und Reports konzipiert wurde, sind die Grundlage einer optimalen, auf die Anforderungen von Speditionen abgestimmten Softwarelösung. Die Kommunikations-/Ortungssysteme verschiedener Hersteller sind mit den Funktionen Nachrichtenverkehr, Fahrzeugpositionen, Restfahrzeitkontrolle, Circle of Service, out of Route, Fahrzeit- bzw. Schichtzeitkontrolle usw. vollständig in die Speditionsoftware integriert. Weitere



tiramizoo

TMS neu gedacht: Die erste SaaS-Plattform spezialisiert auf urbane Logistik.

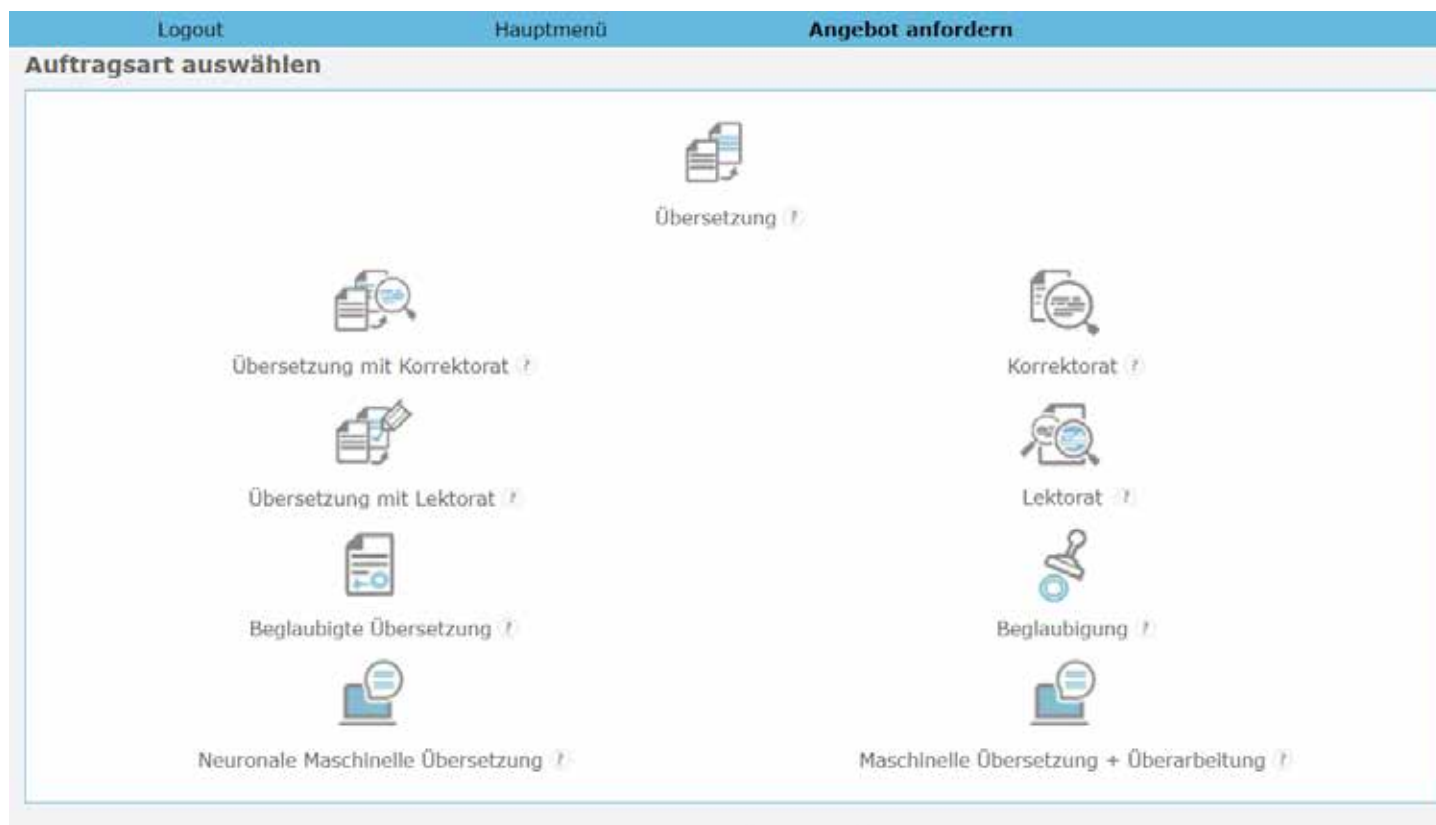
Routen optimieren.
Prozesse digitalisieren.
Fahrer und Dispatcher entlasten.
Fuhrparkkosten und CO2-Ausstoß senken.

Erfahren Sie mehr und vereinbaren Sie jetzt Ihr Beratungsgespräch mit unserem Head of Sales:

Markus Di Trani
digitalisierung@tiramizoo.com

www.tiramizoo.com





Module, wie Tourenoptimierung, Auftragsverwaltung und -abrechnung, automatische Konditionierung und Kontierung, Orts- und Straßenentfernungswerke, EDifact und ODETTE-Schnittstellen, Belegverwaltung und Führungszahlen komplettieren die Speditionsoftware als Gesamtlösung für das Unternehmen. Die Speditionsoftware unterstützt die Disponenten dabei, Lösungen für die täglich wiederkehrenden Herausforderungen zu finden: Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Kunden, unter Vermeidung von Leerstrecken und Standzeiten, eine maximale Auslastung des einzelnen Lkw bzw. des Eigenfuhrparks oder Subfrächterpools zu erreichen. Beim Transport maximalen Ertrag unter Minimierung der Kosten zu erreichen, das ist das Ziel, dessen Erreichung eine gute Speditionsoftware unterstützt.

In einer globalisierten Welt steigt das Volumen der benötigten Übersetzungen stetig an, um Geschäfte und Warentransporte problemlos abwickeln zu können. Dabei ist ein gutes Übersetzungsmanagement unerlässlich, um qualitativ hochwertige Übersetzungen zu erhalten und gleichzeitig die Kosten zu senken.

Bei **LEGINDA** können Übersetzungen mit wenigen Klicks online bestellt werden. Die Auftragserteilung erfolgt in drei einfachen Schritten: Ausgangs- und Zielsprache wählen, Text oder Dokument hochladen und schon können der gewünschte Liefertermin und Preis bestätigt werden. Die Online-Plattform kann zugleich als kostenloses Translation Management System genutzt werden. Durch die Zentralisierung des Übersetzungsmanagements wird die Produktivität gesteigert und Abläufe können automatisiert werden. Darüber hinaus gibt es bei LEGINDA keine Vertragsbindung und die Mindestpauschale beträgt ledig-

lich 20,00 € netto. Durch den Einsatz von CAT-Tools (computer-gestützte Übersetzungstools) können ab der ersten Bestellung Kosten gespart werden. Das CAT-Tool merkt sich Wiederholungen und bereits übersetzte Textpassagen, wodurch nicht unbedingt eine komplette Neuübersetzung notwendig wird. Weitere Vorteile sind eine kürzere Bearbeitungszeit und konsistente Übersetzungen. Seit kurzem bietet LEGINDA die Auftragsart maschinelle Übersetzung mit Post-Editing (PEMT) an. Dabei wird die neueste Technologie im Bereich maschinelles Übersetzen eingesetzt – die neuronale maschinelle Übersetzung (NMÜ) – und mit erfahrenen Übersetzern und Post-Editoren kombiniert. Datenschutz hat bei LEGINDA einen sehr hohen Stellenwert – es werden keine öffentlichen Dienste genutzt und Kundendaten werden nicht weitergegeben. Bei der PEMT stehen verschiedene Sprachkombinationen und Post-Editing-Stufen zur Auswahl. Beim Post-Editing kann zwischen vollständigem Post-Editing (Full-PE) oder leichtem Post-Editing (Light-PE) gewählt werden, je nachdem, ob eine qualitativ hochwertige Übersetzung zur Veröffentlichung benötigt wird oder ob eine Übersetzung mit „gut-genug“ Qualität zu reinen Informationszwecken ausreicht. Egal welche Art einer Übersetzung benötigt wird, ob einfache Korrespondenz, Verträge, Zollbescheinigungen, Frachtscheine, beglaubigte Übersetzungen, Firmenbroschüren oder Webseiten, die Spezialisten von LEGINDA übersetzen alle Arten von Dokumenten in über 80 Sprachen. Die Übersetzungsdienstleistungen werden gemäß der international gültigen Qualitätsnorm DIN EN ISO 17100 ausgeführt, nach der LEGINDA zertifiziert ist. (cb)

Marktübersicht Lkw-Reifen

Auf die Langlebigkeit kommt es an

Die Lkw-Reifen müssen im täglichen Einsatz einer großen Beanspruchung standhalten. Bei den Touren tragen die Pneu schwere Waren, die der Lkw transportiert. Eine ganz wichtige Eigenschaft ist die Langlebigkeit, denn nichts ist nerviger als häufig die Reifen wechseln zu müssen. In der folgenden Marktübersicht präsentiert das Euro Truck News Magazin beliebte Lkw-Reifen und einige Unternehmen der Branche. (cb)

Bridgestone Europe NV/SA – Niederlassung Deutschland



Kurzbeschreibung des Unternehmens: Weltmarktführer der Reifen- und Gummibranche¹ und führender Anbieter von Mobilitätslösungen.

Beliebtester Lkw-Reifen 2019: DURAVIS R002

Wichtigste Details und Vorteile des beliebtesten Lkw-Reifens 2019: Das Multitalent für den Einsatz im Regionalverkehr und darüber hinaus – ganzjährig.

Ein Reifen mit langer Lebensdauer, der die Betriebskosten der Flottenbetreiber nachhaltig optimiert. Dabei können die Kosten pro Kilometer durch eine hervorragende Laufleistung und optimierte Kraftstoffeffizienz deutlich reduziert werden. Um nicht nur die Kosten, sondern auch die CO₂-Emissionen zu reduzieren, überzeugt der neue DURAVIS mit den EU-Labelwerten B-C-B für die Kraftstoffeffizienz der Lenk-, Antriebs- und Anhängerachse.²

Zudem zeichnet er sich durch das EU-Reifenlabel A im Bereich Nasshaftung bei der Lenkachse

aus³ und ist überdies mit den 3PMSF- und M+S-Markierungen für Lenk-, Antriebsachse und Trailer wintergeeignet.

Die DURAVIS R002 Reifen sind mit dem elektronischen Identifikationssystem RFID (radio-frequency identification) ausgestattet. Mit RFID verbessern Fuhrparkkunden die Rückführung ihrer Karkassen, was zur Reduzierung ihrer Gesamtbetriebskosten beiträgt. Die Kosten pro Kilometer konnten um 15 Prozent im Vergleich zum Vorgänger reduziert werden (Durchschnitt der Lenk-, Antriebs- und Anhängerachse).⁴ Gleichzeitig konnte die Laufleistung des Duravis R002 um bis zu 45 Prozent verbessert werden.⁴

Preis (ab): K.A.

Weitere beliebte Lkw-Reifen: K.A.

Aktuelle Aktionen: K.A.

Pläne/Ziele/Neuheiten für 2020: Der Bridgestone Duravis R002 ist in 11 Produkten erhältlich (weitere Dimensionen folgen in Quartal 2/2020) und vereinfacht das Angebot des Reifenherstellers im Multifunktionssegment, indem er alle bestehenden Produkte ersetzt. In Europa entwickelt und produziert stellt er eine Kombination aus einem innovativen Profilkonzept und einer speziellen Gummimischung sowie einem neuen, verbesserten Produktionsverfahren dar.

Bandag R-Drive 002: Die Runderneuerung R-Drive 002 gilt als „Perfekt Match“ für den Duravis R002, welcher für Q3/2020 in Vorbereitung ist und in den Breiten 260 und 270 mm zuerst auf den Markt kommen wird. Dies gilt für folgende Dimensionen:

295/60R22.5, 315/60R22.5, 315/70R22.5, 315/80R22.5.

Kontakt-Email/Homepage: www.bridgestone.de

¹ Basierend auf dem Reifenabsatz 2018. Quelle: Tire Business 2019 – Global Tire Company Rankings.

² EU-Label in der Größe 315/80R22.5 bei der Lenk- und Antriebsachse und 385/65 R22.5 bei der Anhängerachse.

³ Größe: 315/80R22.5.

⁴ Basierend auf der aktuellen Verschleißleistung interner Testergebnisse im Vergleich zu den Vorgängern R-Steer 001, R-Drive 001 und R168.

Größen: Lenk- und Antriebsachse 315/80 R22.5 & Anhängerachse 385/65R22.5.

YOKOHAMA REIFEN GmbH



Kurzbeschreibung des Unternehmens: Seit mehr als 100 Jahren bringt YOKOHAMA Dinge ins Rollen und bietet modernste Reifentechnologien. Diese werden in den japanischen Forschungslabors entwickelt und in anspruchsvollen Tests „auf den härtesten Rennstrecken der Welt“, für den Straßeneinsatz erprobt. Zur Produktpalette gehören Pkw-Reifen für die Kompakt-, Mittel- und Luxusklasse, Transporterreifen, Lkw-, Bus- und OTR-Reifen.

Beliebtester Lkw-Reifen 2019: Profil MY507A mit M + S und 3PMSF – Dimension 385/65R22,5.

Wichtigste Details und Vorteile des beliebtesten Lkw-Reifens:

Anhängerachsen einsetzbar, höchste De-minimis Förderfähigkeit, Top-Performance und hohe Laufleistung.

Preis (ab): Ca. 350 Euro netto

Weitere beliebte Lkw-Reifen: 315/80 R22,5 MY507: Baustelle Lenkachsen, Regional-/Fernverkehr 315/70R22,5 704R: Antrieb Regional/Fernverkehr, 385/65R22,5 901 ZS: Lenkachse Winter.

Aktuelle Aktionen: K.A.

Pläne/Ziele/Neuheiten für 2020: Baustelle Antrieb: 301C M+S 3 PMSF, Fernverkehr Antrieb BluEarth 707L, Kommunalbus, Rundumbereifung: 120U M+S 3PMSF, Lenkachsreifen Nah-Regional 124R M+S 3PMSF, Trailerreifen 125T M+S 3 PMSF.

Kontakt-Email/Homepage: info@yokohama.de, www.yokohama.de

Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH



Kurzbeschreibung des Unternehmens: Die Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH gehört zum internationalen Reifenhersteller Goodyear. Das Reifenangebot für Nutzfahrzeuge und Busse umfasst mehr als 400 Reifen in über 55 verschiedenen Größen. Mit „Goodyear Total Mobility“ bietet der Reifenhersteller seinen Nutzfahrzeug-Flottenkunden ein Mobilitätskonzept, das hilft, die Gesamtbetriebskosten eines Fuhrparks zu senken. Es besteht aus drei Modulen: das Vollsortiment an Nutzfahrzeugreifen, Lösungen für das Reifen- und Flottenmanagement sowie das Goodyear-Servicenetzen.

Beliebtester Lkw-Reifen 2019: Goodyear Kmax Gen-2, Kmax S Gen-2: Lenkachsreifen, Kmax D Gen-2: Antriebsachsreifen, Kmax T Gen-2: Trailerreifen.

Wichtigste Details und Vorteile des beliebtesten Lkw-Reifens 2019: Die Kmax Gen-2 Lenk- und Antriebsachsreifen überzeugen mit einer herausragenden Laufleistung. Vor allem Flotten im Regionalverkehr profitieren von einem längeren Reifenleben auch bei schwierigen Straßenverhältnissen. Sie bieten eine hervorragende Traktion über die gesamte Einsatzzeit, wofür die besonders tiefen Lamellen sorgen. Darüber hinaus haben alle Kmax Gen-2-Reifen (Antriebs-, Lenkachs- und Trailerreifen) das Schneeflockensymbol (3PMSF) und tragen damit der Winterreifenpflicht für Lkw Rechnung. Die hervorragende Laufleistung und Kraftstoffeffizienz der Vorgängerserien Kmax und Fuelmax werden beibehalten.

Preis (ab): K.A.

Weitere beliebte Lkw-Reifen: Goodyear Fuelmax Gen-2, Goodyear Omnitrac (für Fahrzeuge im gemischten Einsatz, die hauptsächlich auf Straßen fahren). Goodyear Omnitrac Heavy Duty (für Fahrzeuge im gemischten Einsatz, die überwiegend in schwerem Gelände arbeiten, und nur kurze Strecken auf befestigten Straßen zurücklegen).

Aktuelle Aktionen: K.A.

Pläne/Ziele/Neuheiten für 2020: Produktneuheit: Goodyear Omnitrac T, ein Trailerreifen für den gemischten Einsatz, d.h. bei Nutzfahrzeugen, die überwiegend auf Straßen unterwegs sind, aber auch auf unbefestigten Fahrwegen, wie es auf Baustellen der Fall ist. Er bietet eine hohe Verletzungsresistenz sowie eine lange Nutzungsdauer. Der neue Trailerreifen komplettiert die Omnitrac-Produktfamilie; Antriebs- und Lenkachsreifen (Omnitrac D bzw. S) sind bereits auf dem Markt; und er trägt die Schneeflockenmarkierung für vollständige Übereinstimmung mit allen EU Winterreifenvorschriften. Zudem verfügt er über ein High Load-Design (Lastindex 164 = 10-Tonnen-Achse).

Kontakt-Email/Homepage: http://www.goodyear.eu/de_de/truck/

Prometeon Tyre Deutschland GmbH



Kurzbeschreibung des Unternehmens: Die Prometeon Tyre Deutschland GmbH vertreibt weltweit Pirelli-Nutzfahrzeugreifen in den Produktparten Lastkraftwagen, Bus, Ackerschlepper und Erdbewegungsmaschinen.

Beliebtester Lkw-Reifen 2020: Pirelli H: 01 Proway in 315/60 R22.5, 315/70 R22.5 und 315/80 R22.5 für Lenk- und Antriebsachse.

Wichtigste Details und Vorteile des beliebtesten Lkw-Reifens 2020: Mit dem H:01 Proway kann eine exzellente Kraftstoffeffizienz in Verbindung mit einem hohen Leistungsniveau erreicht werden. Die H:01 Proway Fernverkehrs-Reifen zeichnen sich durch einen niedrigen Rollwiderstand und eine hohe Laufleistung aus und sind damit die perfekte Wahl, um das Unternehmen kosteneffizient voran zu bringen. Natürlich mit M+S-Kennung, dem alpinen 3PMSF-Symbol (Schneeflocke) und hervorragender Runderneuerbarkeit.

Preis (ab): Für Preisliste und Konditionen sollten Interessierte Kontakt zu Prometeon Tyre Deutschland aufnehmen (contactcentertruck.de@prometeon.com).

Weitere beliebte Lkw-Reifen: Der MC: 01 e-URBAN Citybus-Reifen wurde speziell mit höherer Tragfähigkeit für die Ausstattung von Elektrobussen und mit einem B-Label Wert für die Kraftstoffeffizienz entwickelt. Diese neue Generation von Reifen für Stadtbuss-Flotten bietet hervorragende Leistungen und erreicht gleichzeitig neue Nachhaltigkeits-, Sicherheits- und Komfortstandards. MC:01 e-URBAN: speziell entwickelt für einen besseren Fahrgastkomfort und eine höhere Umweltverträglichkeit (green performance).

Pläne/Ziele/Neuheiten für 2020: Das Line-Up der Reifenmarke ANTEO im Preiseinstiegssegment wurde im Bereich 17,5" erweitert. Ideal für den preisbewussten Käufer, der Wert auf die Produktion eines Premiumherstellers legt.

Kontakt-Email/Homepage: contactcentertruck.de@prometeon.com, <http://www.prometeon.com/tyres/de-de/lkw/home>

Giti Tire Deutschland GmbH



Kurzbeschreibung des Unternehmens: Giti Tire, Hersteller der Marke Giti, ist seit mehr als 60 Jahren im Reifengeschäft tätig und gehört zu den führenden Reifenherstellern weltweit. Mit mehr als 33.000 Mitarbeitern weltweit vertreibt Giti Tire Reifen für Pkws, SUVs, Transporter und Lkws in 65.000 Verkaufspunkten in mehr als 130 Ländern.

Beliebtester Lkw-Reifen 2019: GTR955 Combi-Road

Wichtigste Details und Vorteile des beliebtesten Lkw-Reifens 2019: Neues Profil mit extra breiten Schulterrippen, bietet ausgezeichneten Schutz im Schulterbereich und liefert ein exzellentes Abriebsbild. Außergewöhnlich geringe Geräuscheentwicklung.

Neue, hoch verstärkte Laufflächenmischung mit erhöhter Abriebfestigkeit, deutliche Verbesserung der Laufleistung im Vergleich zu seinen Vorgängern bei reduziertem Kraftstoffverbrauch. Sehr hohe Karkassenfestigkeit und verbesserter Profildruck führt zu längerer Lebensdauer des Reifens. Verbesserter Schutz vor Beschädigungen durch Bordsteinkanten.

Preis (ab): K.A.

Weitere beliebte Lkw-Reifen: Megatrailerbereifung GTL925 mit Lord Index 164 für die 10-Tonnen Achse und der 3 PMSF-Zertifizierung. Verfügbare Dimensionen: 435/50 R 19,5 und 445/45 R 19,5.

Aktuelle Aktionen: Unterstützung der Flotten in Deutschland zur optimalen Nutzung der De-minimis Förderung im Bereich Reifen.

Spezielle Profilempfehlungen für den Trailer mit 3PMSF-Symbol bei Berücksichtigung der jeweiligen Einsätze im Fuhrpark.

Pläne/Ziele/Neuheiten für 2020: Elektrobusversion des Linienbusreifens GAU867V1 wird in DACH eingeführt. 8-Tonnen Tragfähigkeit in 275/70 R 22,5 als Spezialentwicklung für Elek-

trobusse mit den entsprechenden elektrostatischen Eigenschaften und Auslegung auf die sehr hohen Drehmomente in diesem Einsatz.

Kontakt-Email/Homepage: info@giti-tire.eu, www.giti-tire.eu/de/nutzfahrzeuge

Delticom AG / Autoreifenonline.de



Kurzbeschreibung des Unternehmens: Die Delticom AG ist ein führendes E-Commerce Unternehmen mit über 20 Jahren Erfahrung in der Onlinedistribution von Reifen und Fahrzeugzubehör. Autoreifenonline.de ist der deutsche Onlineshop der Delticom AG für Geschäftskunden und gewerbliche Eigenverbraucher. Das Portfolio umfasst neben Pkw-Reifen auch eine große Bandbreite an Lkw-, Nutzfahrzeug- und Spezialreifen für jeden Anforderungsbereich und für jedes Budget. Etablierte Logistikprozesse und eigene Lagerhaltung stellen hohe Verfügbarkeiten und kurze Lieferzeiten sicher. Dank fairer Händlerkonditionen ohne Mindestabnahmemengen und Vertragskosten profitieren Kunden von Autoreifenonline.de schon ab dem ersten Reifen.

Beliebtester Lkw-Reifen 2019: Matador D HR4 215/75 R17 (Budget)

Wichtigste Details und Vorteile des beliebtesten Lkw-Reifens 2019: Meistert jede Herausforderung. Konzipiert für den Mischeinsatz auf der Autobahn als auch im Regionalverkehr. Mit modernem Profil, sowie einer speziellen Laufflächenmischung wird eine hohe Laufleistung erreicht. Das optimierte Laufflächen-design und die spezielle Sipe-Technologie bieten hervorragende Traktion. Die verbesserte Gürtellage performt auch bei schwierigen Straßenverhältnissen gut.

Preis (ab): Händler-Shop autoreifenonline.de: 129,20 Euro Netto, Endkunden-

Shop ReifenDirekt.de 159,79 Euro Brutto.

Weitere beliebte Lkw-Reifen: Falken RI151 205/75 R17.5 (Quality), Michelin X Multi T2 385/55 R22.5 (Premium).

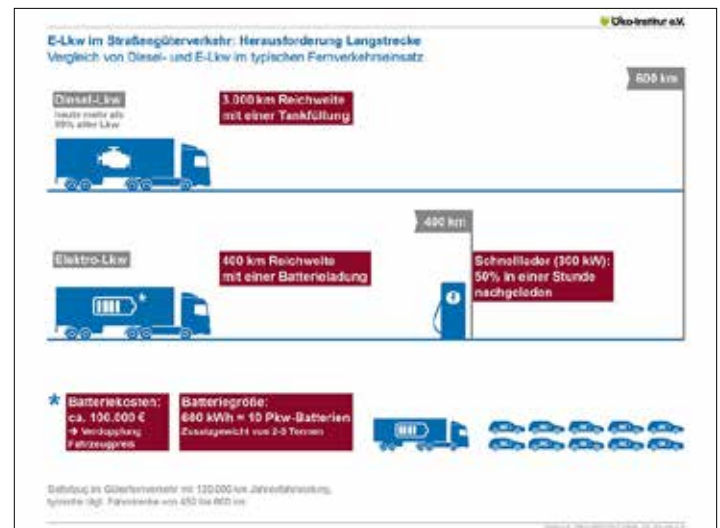
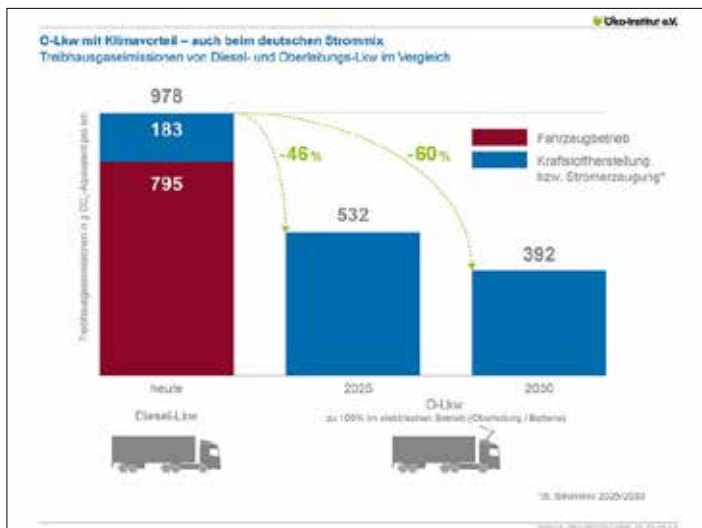
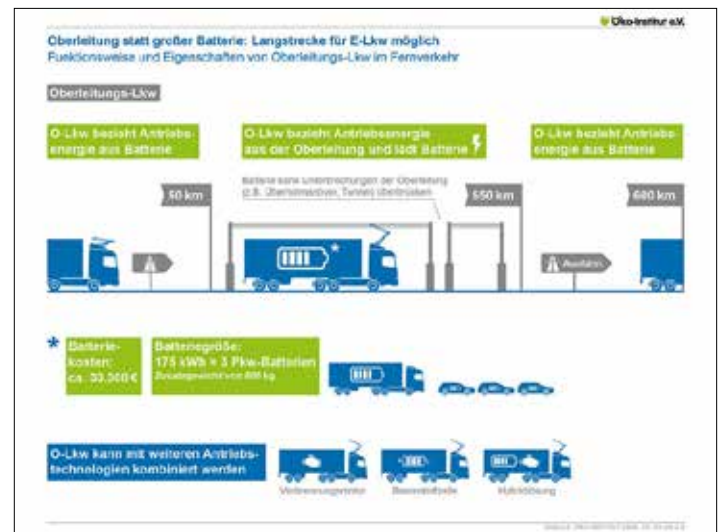
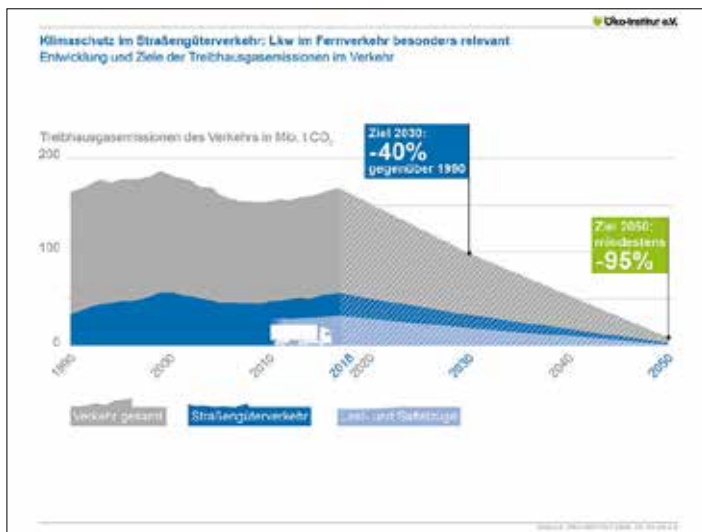
Aktuelle Aktionen: Beim Kauf größerer Mengen Lkw- oder Industrie-Reifen, wenden sich Interessierte per E-Mail an: lkf-reifen@delti.com. Hier kümmern sich die Fach-Ansprechpartner mit langer Branchenerfahrung gerne direkt um die Bedürfnisse der Kunden.

Kontakt-Email/Homepage: lkf-reifen@delti.com, www.autoreifenonline.de

Aussichtsreiche Option für Klimaschutz im Straßengüterverkehr

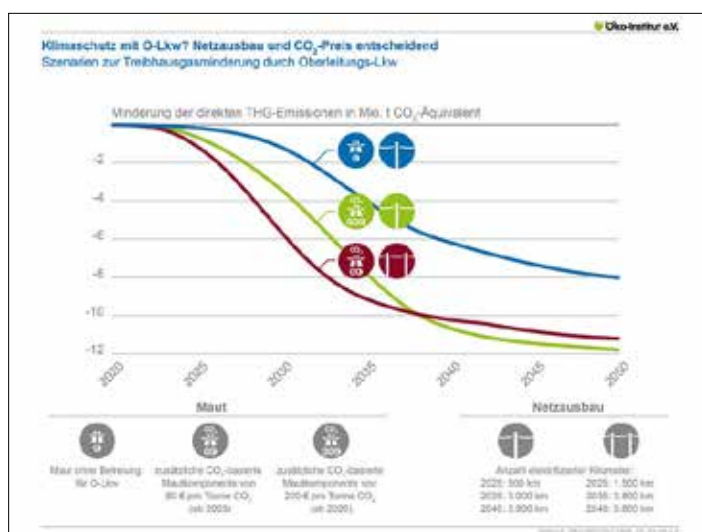
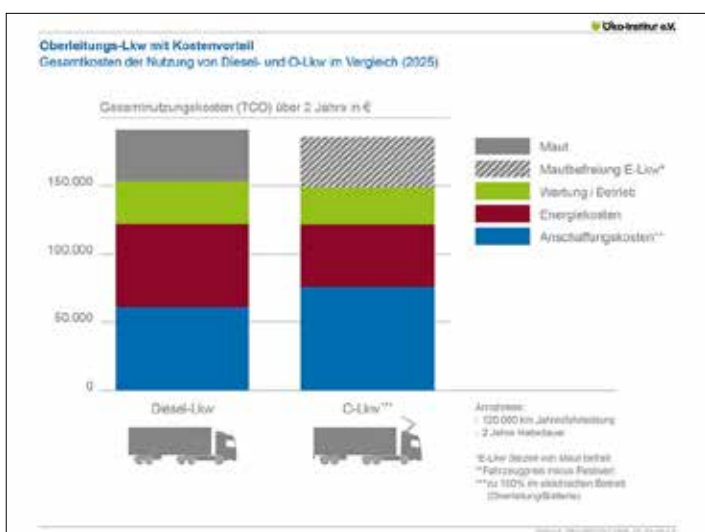
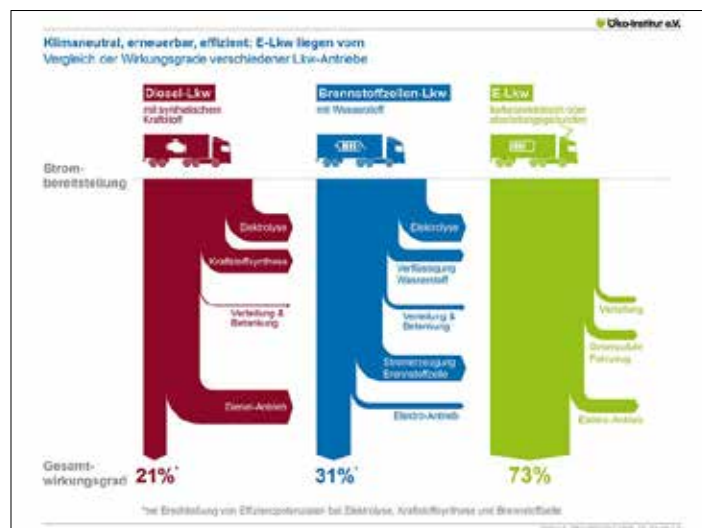
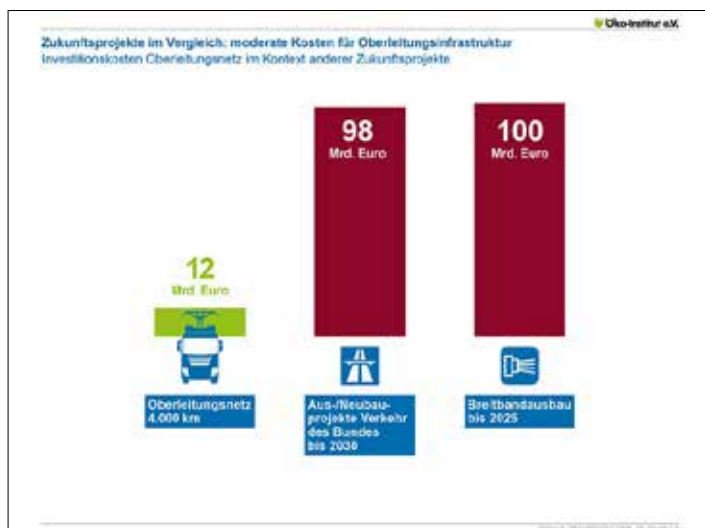
Bis zum Jahr 2030 soll rund ein Drittel des Güterverkehrs elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe unterwegs sein, so will es das Klimapaket der Bundesregierung. Eine Studie, die das Öko-Institut mit Forschungspartnern durchgeführt hat, zeigt jetzt, dass Oberleitungs-Lkw eine effiziente Möglichkeit der Stromnutzung im Güterfernverkehr sind. Wird auf einem Streckennetz von rund 4.000 Kilometern ein leistungsfähiger

kehr.“ Im Projekt hat das Öko-Institut gemeinsam mit Projektpartnern der Hochschule Heilbronn und dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO sowie in Zusammenarbeit mit der Intraplan Consult GmbH die Potenziale des Oberleitungs-Lkw-Systems vertieft analysiert. Ein Beirat aus Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik hat das Projekt begleitet.



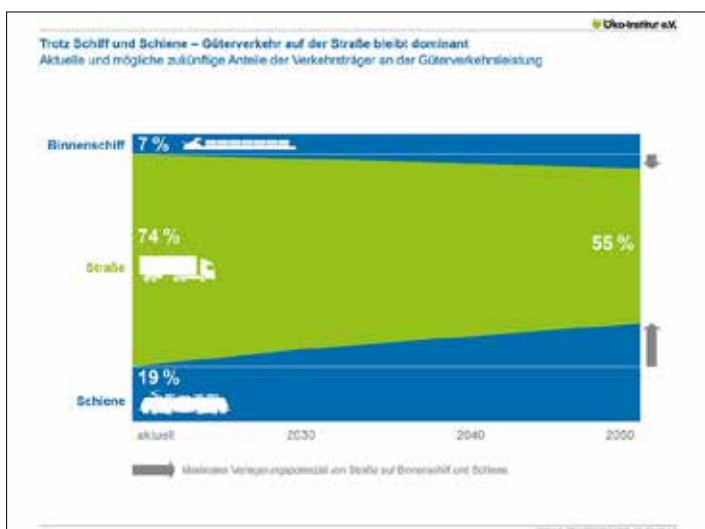
higes Oberleitungssystem für Lkw aufgebaut, so könnte allein ein Drittel des Lkw-Fernverkehrs mittels Oberleitung elektrisch erfolgen. „Bauen wir ein solches Oberleitungsnetz für Lkw auf, können die direkten Treibhausgasemissionen allein des Straßengüterfernverkehrs pro Jahr um bis zu 12 Millionen Tonnen CO₂ sinken“, fasst Florian Hacker, Leiter des Projekts zu Potenzialen des Oberleitungsgüterverkehrs zusammen. „Das entspricht mehr als einem Drittel der Emissionen des schweren Straßengüterver-

Auch wenn man die Treibhausgasemissionen bei der Stromerzeugung berücksichtigt, kann ein Oberleitungs-Lkw im Jahr 2025 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu einem heutigen Diesel-Lkw nahezu halbieren. Bis zum Jahr 2030 steigt der Vorteil unter den Vorgaben des Kohleausstiegs sogar auf 60 Prozent an. Im Vergleich der Antriebstechnologien weisen Oberleitungs-Lkw neben batterieelektrischen Lkw damit das höchste Potenzial zur Treibhausgasminderung im Güterver-



kehr auf. Fast zwei Drittel des Lkw-Fernverkehrs findet auf rund einem Drittel des deutschen Autobahnnetzes statt. Auf diesem etwa 4.000 km langen Kernnetz wurden im Projekt 17 Strecken identifiziert, die sich für den Oberleitungsaufbau besonders anbieten. Dabei versprechen beispielsweise Zubringer zum Hamburger Hafen oder Verbindungen zwischen Ballungsräumen, besonders große Potenziale für den frühzeitigen Einsatz von O-Lkw. Diese könnten zuerst gebaut werden und

über die Zeit zu einem Gesamtnetz zusammenwachsen. „Die Politik muss den Rahmen für den Aufbau der Oberleitungsinfrastruktur schaffen und damit Planungssicherheit für die Marktakteure geben“, fordert Florian Hacker. „Unsere Analysen identifizieren die Einführung einer CO₂-basierten Mautkomponente als wirksamstes Instrument, um eine hohe elektrische Fahrleistung im Straßengüterverkehr zu erreichen. Nur wenn die Rahmenbedingungen für langfristige Investitionen klar sind, kann ein Umstieg auf klimaschonende Technologien im Güterverkehr gelingen.“ Der Straßengüterverkehr hat in Deutschland einen Anteil von etwa einem Drittel an den Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Ihn künftig CO₂-frei zu gestalten, ist daher entscheidend, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Heute entfallen circa 19 Prozent des Gütertransports auf die Bahn und 75 Prozent auf die Straße. Selbst bei einer ambitionierten Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene wird künftig immer noch mehr als die Hälfte des Gütertransports von Lkw geleistet. Daher sind Alternativen zu treibhausgasintensiven Diesel-Lkw dringend nötig. Das Projekt wurde im Rahmen des Programms „erneuerbar mobil“ durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert. (cb)



10 Hitzetipps für Berufskraftfahrer

Wenn es heiß wird auf Deutschlands Straßen, steigt der Stresspegel für Mensch und Material – und damit die Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer. Der ADAC Truckservice hat die zehn besten Hitzetipps für Berufskraftfahrer zusammengestellt.



1. **Sicherheit geht vor:** Berufskraftfahrer sind ausgebildete Profis, alle anderen bestenfalls trainierte Laien. Auch wenn es manchmal schwerfällt, Berufskraftfahrer müssen selbst in akuten Stresssituationen einen kühlen Kopf bewahren, denn sie lenken bis zu 40 Tonnen und tragen große Verantwortung. Tablets, Zeitschriften und Handys gehören in die Ablage und nicht ans Steuer.
2. **In puncto Essen und Trinken gilt: Kohlenhydrate fördern** die Konzentrationsfähigkeit, zu schwere, zu fetthaltige und üppige Mahlzeiten machen dagegen müde. Leichte Kost mit viel Obst, Salat oder rohem Gemüse und kleinere Portionen sowie ausreichend Flüssigkeit sind bei großer Hitze ideal. Starkes Schwitzen in Kombination mit zu wenig Flüssigkeitszufuhr führt ebenfalls schnell zu Müdigkeit, Kopfschmerzen oder auch Konzentrations- und Reaktionsschwäche. Berufskraftfahrer sollten an heißen Tagen drei Liter Flüssigkeit trinken, und zwar bevor der Durst kommt. Wasser oder noch besser Saftschorlen, Zitronenwasser oder ungesüßter Tee über den Tag verteilt füllen die Mineralstoffspeicher auf und beugen Kreislaufproblemen vor. Nach dem Aufstehen anstelle der heißen Tasse Kaffee lieber Wasser oder Schorle trinken. Finger weg von eisgekühlten Getränken, sie verursachen Magenschmerzen und kühlen nur kurzfristig. Im Gegenteil: Wer eiskalt trinkt, schwitzt stärker, weil der Körper den Temperaturunterschied ausgleichen muss.
3. **Ausreichend schlafen:** Hitze und schlechter Schlaf beeinträchtigen die Konzentration und erhöhen das Unfallrisiko deutlich. Ausreichend Schlaf ist durch nichts ersetzbar. Bei Einschlafschwierigkeiten hilft eine tägliche Schlafroutine wie zum Beispiel Spazierengehen, Lesen und Milch mit Honig trinken. Der Körper schaltet durch den Gewöhnungseffekt leichter in den Schlafmodus. Wer dauerhaft müde ist, sollte sich vom Arzt untersuchen lassen.
4. **Klimaanlage richtig einstellen:** Eine zu starke Kühlung des Körpers verschafft nur kurzfristig Linderung und kann auf Dauer Kreislaufprobleme verursachen. Die Klimaanlage sollte maximal auf sechs Grad Temperaturunterschied zur Außentemperatur eingestellt sein. Besser als die Klimaanlage auf eiskalt zu schalten ist es, vor dem Losfahren für Frischluftzufuhr im Fahrerhaus zu sorgen und zu Beginn der Fahrt die Fenster zu öffnen.
Technik-Tipp: Nirgendwo trifft das Prinzip „Kleine Ursache, große Wirkung“ mehr zu als bei der Klimaanlage. Wer sie einige Monate nicht einschaltet, riskiert einen Totalausfall. Dann hilft oft nur ein neuer Klimakompressor. Deshalb die Klimaanlage immer wieder einmal einschalten, das hält die Dichtungen geschmeidig und garantiert, dass sie an heißen Tagen auch funktioniert.
5. **Fahrerhaus kühlen:** Lässt sich Parken oder Fahren in der prallen Sonne nicht vermeiden, ist ein Sonnenschutz wie zum Beispiel eine temperaturabweisende Fensterabdeckung hinter der Windschutzscheibe hilfreich. Finger weg von nassen Tüchern im Fenster, sie erhöhen nur die Luftfeuchtigkeit, und es wird sogar noch schwüler. Für einen erfrischenden Sofort-Effekt sorgen spezielle Körpersprays (Verdunstungskälte), ein vorgekühltes T-Shirt aus dem Kühlschrank, kaltes Wasser über die Unterarme laufen zu lassen oder die Beine mit kühlendem Gel einzucremen und in den Pausen hoch zu lagern. Beim Abladen ist eine helle Kopfbedeckung empfehlenswert.
6. **Auf Warnzeichen des Körpers achten:** Vorsicht ist bei Kopfschmerzen, Schwindel, Benommenheit oder Übelkeit geboten. In diesen Fällen gilt: Sofort anhalten, in den Schatten begeben, Flüssigkeit zu sich nehmen und im Notfall einen Arzt verständigen. Auf der Autobahn bieten die Notrufsäulen schnelle Hilfe, und die Doc Stop-Hotline 01805 112024 (kostenfrei) vermittelt den Kontakt zum nächstgelegenen Arzt.
7. **Reifendruck kontrollieren:** Klettert das Thermometer für längere Zeit deutlich über 30 Grad Celsius, kann die Asphalttemperatur auf 40 bis 60 Grad Celsius ansteigen. Die Reifen werden weicher, und stimmt der Luftdruck nicht, verschleiben sie schneller, überhitzen und können sogar Feuer fangen. Hitzeregul Nummer 1 ist, spätestens alle zwei Wochen den Fülldruck an den kalten Reifen und Reserverädern zu überprüfen und auf Beschädigungen zu achten.

8. **Richtig reagieren bei Reifenplatzern:** Ein Reifenplatzer verursacht einen lauten, fast explosionsartigen Knall, peitschenartig herumschleudernde Teile und reichlich Rauchentwicklung. Um einen Unfall zu verhindern, sollte der Fahrer möglichst schnell, aber dosiert bremsen und in jedem Fall eine Vollbremsung vermeiden.

9. **Richtig reagieren bei brennenden Reifen:** Bei Zwillingsbereifung ist es ratsam, mit Warnblinker schlingernd weiterzufahren, bis sich der brennende Reifen von der Felge gelöst hat. Hält der Fahrer sofort an, greift mit hoher Wahrscheinlichkeit das Feuer auf den ganzen Lkw über, was etwa in einem Tunnel zu einer Katastrophe führen kann.

Hat sich der Reifen gelöst, den Lkw auf dem Standstreifen anhalten, Zugmaschine abkoppeln und rund 20 Meter entfernt abstellen. Keinesfalls sollte ein brennender Lkw unter einer Brücke oder in einem Tunnel abgestellt werden, auch dann nicht, wenn sich der Gummi bereits gelöst hat.

Bei Single-Bereifung hinten oder einem Reifenbrand an der Lenkachse gilt es abzuwägen, ob anhalten oder mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren die bessere Lösung ist. Sobald sich der brennende Reifen von der Felge löst, wird das Fahrzeug in der Regel unkontrollierbar und kann bei höheren Geschwindigkeiten mit Leichtigkeit zum Beispiel eine Leitplanke auf der Autobahn durchbrechen. Selbst wenn sich der brennende Reifen von der Felge löst, bleibt er meist unter dem Fahrzeug liegen, so dass ein Übergreifen des Feuers auf den Zug oft nicht zu vermeiden ist. Ein Entstehungsbrand lässt sich dagegen bei frühzeitigem Eingreifen meist mit dem üblichen Sechs-Kilo-Pulverlöscher kontrollieren. Außerdem gilt: Immer die Polizei alarmieren und die Fahrtstrecke bekannt geben. Die Polizei verfügt über ein Feuerwehr-Alarmierungssystem und informiert die Autobahnmeisterei. Bei eigenen Löschversuchen

das Feuer in kurzen Stößen und möglichst nah von unten nach oben sowie in Windrichtung bekämpfen. Da explodierende Reifen zu Geschossen werden können, ist es lebenswichtig, niemals direkt vor dem Reifen, also in Achsrichtung, zu stehen, sondern schräg versetzt oder in Fahrtrichtung.

10. **Für alle Fälle – die schnellste Pannenhilfe:** Sollte es trotz aller Vorsichtsmaßnahmen zu einer Panne kommen, sind die ADAC Truckservice Pannenhelfer in Deutschland und Europa rund um die Uhr unter 0 800 5 24 80 00 (kostenfrei) zu erreichen. Wichtig für eine schnelle Pannenhilfe ist es, neben der Reifengröße und -position eventuelle Folgeschäden an Elektrik, Stoßdämpfern, Felgen oder Luftbalg anzugeben. ((ADAC Truckservice GmbH & Co. KG/cb)



Schon CORONA-geschädigt?

Beleihen Sie Ihre Fahrzeuge durch einen Leasing- oder Mietkaufvertrag von uns.

Sale and lease back

Schaffen Sie Liquidität in diesen Zeiten

Tel. 08105/5691

4,8/5 Kundenbewertung

Mobil 0172/8620662

www.lkwleasing.net

info@lkwleasing.net

Interview mit Hans Wormser, Ehrenpräsident vom LBT

„Jeder Unfall ist einfach einer zu viel!“

Ob es um Verkehrspolitik, um Steuergesetze, um faire europäische Regelungen oder um Arbeitszeitschriften für Fahrer geht: Jeder Transportunternehmer ist davon direkt betroffen und hat doch als einzelner keinen Einfluss darauf. Als starke Gemeinschaft hat der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen diesen Einfluss und nutzt diesen seit über sechzig Jahren, um den bayerischen Transportunternehmen fundierte Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Mitgliedsunternehmen erhalten direkte, konkrete Unterstützung auf allen Fachgebieten. Der Ehrenpräsident Hans Wormser stand dem Euro Truck News Magazin jetzt im Rahmen eines Interviews Rede und Antwort. (Interview: cb)



Hans Wormser

ETN-Magazin: Es herrscht immer noch ein großer Fahrermangel im Transportlogistikgewerbe. Wie könnten mehr Fahrer für diesen Beruf gefunden werden? Jährlich werden etwa Ladungen von nahezu 26.000 Lkw gestohlen. Statistisch schlagen Kriminelle in Deutschland also alle 20 Minuten zu. Welche Maßnahmen schlagen Sie vor gegen Ladungsdiebstähle?

Hans Wormser: Bitte haben Sie dafür Verständnis, dass wir die Informationen zu den beiden Fragen nur unseren Verbandskollegen zukommen lassen möchten.

ETN-Magazin: Wie schätzen Sie die derzeitige Situation in der Aus- und Weiterbildung im Güterkraftverkehr ein? Gab es 2019 positive Veränderungen/Verbesserungen?

Hans Wormser: 2019 wurden 3.593 BKF-Ausbildungsverträge neu abgeschlossen. Damit erreichten wir 2019 insgesamt 7.848 bestehende Ausbildungsverträge, darunter 575 (7,3%) weibliche Azubis. Auch wenn es erfreulich ist, dass der Anteil der bestandenen BKF-Prüfungen in 2019 mit 85,8 % so hoch war, wie seit mindestens 10 Jahren nicht mehr, reichen diese Nachwuchszahlen noch lange nicht aus, um dem akuten und zukünftigen Fahrermangel zu begegnen, denn es gehen derzeit ca. 30.000 Lkw-Fahrer pro Jahr in Rente.

ETN-Magazin: Die Anschaffung von Gas-Lkw wird mit Zuschüssen gefördert. Sind Sie auch offen für alternative Antriebe?

Hans Wormser: Selbstverständlich sind wir offen für alternative Antriebe. Wenn wir die Klimaziele der Bundesregierung auch nur annähernd erreichen wollen, dürften angesichts des prognostizierten Gütermengenwachstums die innermotorischen Einsparungspotenziale nicht ausreichen. Z.B. bieten Oberleitungs-Lkw eine Energieeffizienz von bis zu 85 %, das schafft keine andere Technologie. Deshalb haben wir von Anfang an die Feldversuche in Hessen, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg befürwortet.

ETN-Magazin: Ein viel diskutiertes Thema sind die Abbiegeassistenten. Wie ist Ihre Meinung zu dieser Problematik?

Hans Wormser: Verkehrssicherheit steht ganz oben auf unserer Agenda. So banal es klingen mag – jeder Unfall ist einfach einer zu viel! Und seit kurzem gibt es bereits neun Nachrüstsysteme mit ABE. Zudem dienen die Abbiegeassistenten nicht nur dem Schutz von Radfahrern und Fußgängern, sondern auch der Lkw-Fahrer vor den traumatisierenden Folgen solcher Abbiegeunfälle.

ETN-Magazin: Die Marktanteilsverluste deutscher Transportunternehmen setzten sich auch 2019 fort. Haben Sie Hoffnung auf eine Besserung?

Hans Wormser: Durch die Corona-Krise stehen viele deutsche Transportunternehmen vor existenziellen Bedrohungen, die durch Billig-Konkurrenz aus den MOE-Staaten noch verschärft werden. Unter den aktuellen Umständen eine Prognose abzugeben, erscheint wenig sinnvoll.

ETN-Magazin: Die Verkehrsverbände Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer (BDO), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) sowie Deutscher

Speditions- und Logistikverband (DSL) haben in einer gemeinsamen Stellungnahme den Entwurf eines Fachkräfteeinwanderungsgesetzes begrüßt. Wie ist Ihre Meinung zu dem Gesetz?

Hans Wormser: Wir begrüßen dieses Gesetz, da es dazu beitragen kann, dem Fachkräftemangel auf allen Qualifikationsebenen abzuwehren. Dabei gilt es vordringlich, den zügigen und konsequenten Abbau bürokratischer Integrationshemmnisse zu beschleunigen.

ETN-Magazin: Wenn Sie drei Wünsche frei hätten für die Transportbranche, was sich unbedingt ändern müsste, was wäre das konkret?

Hans Wormser: Vor der Corona-Krise wären es folgende drei Wünsche gewesen: 1.) Mehr Fahrer. 2.) Mehr Fahrer. 3.) Mehr Fahrer. Jetzt gibt es eigentlich nur noch einen Wunsch: Dass wir alle heil durch die Krise kommen.

ETN-Magazin: Wie sehen Ihre wichtigsten Ziele als Ehrenpräsident vom LBT für die nächsten Monate aus?

Hans Wormser: Mit meinen jahrzehntelangen, politischen Kontakten und Erfahrungen begleite ich meine Kolleginnen und Kollegen gerade in der jetzt schwierigen Zeit. Durch die ständigen Gespräche in Telefonkonferenzen kann die schwere Sachlage gemeinsam gebündelt werden.

ETN-Magazin: Haben Sie abschließend eine Message an unsere Leser vom Euro Truck News Magazin?

Hans Wormser: Gerade heute, in der schwierigsten wirtschaftlichen Situation seit 1945, sieht und spürt man wie wichtig der Lkw mit seinen Fahrer/in für die Versorgung der Bevölkerung ist. Deshalb meine ausdrückliche Bitte: Schätzen Sie alle diese hervorragende Arbeit der Fahrer/innen. Die Verlader sollen fair mit den Frachtpreisen sein, sonst gibt es bei der nächsten Krise diese Gewerbe nicht mehr - dann kann ich nur sagen: „Armes Deutschland“.



MBS TRANSPORTKÜHLUNG

ZUM VERKAUF MEHRERE CARRIER VECTOR 1850 – JAHR 2009-2011

**FANTASTISCHE FLOTTE VON VECTOR 1850 EINHEITEN JETZT IN UNSEREM LAGER IN ROTTERDAM
ÜBERRAGENDE QUALITÄT**



cevat@truck-refrigeration.com

Tel. +31 618 655 194

www.truck-refrigeration.com

Trucker des Jahres der Kirchner und Partner GmbH: Julius Grafe

Glücklich mit der Firma verheiratet

Sein Motto lautet „Es gibt keine Probleme, wir lösen alles“. Keine Aufgabe ist ihm zu schwer. Tagtäglich verhält er sich loyal und leistet mit seiner Erfahrung auch tatkräftige Unterstützung für die jungen Auszubildenden. Sein Engagement trug Früchte, denn im Jahr 2019 hat die Firma Kirchner Kraftverkehr den kammerbesten Azubi BKF ausgebildet. Die Rede ist von Julius Grafe, dem Trucker des Jahres von der Kirchner und Partner GmbH. Das Euro Truck News Magazin stellt den Fahrer in dieser Ausgabe näher vor.



Julius Grafe

„Wir schätzen an Herrn Grafe besonders seine Zuverlässigkeit und auch seinen unermüdlichen Einsatz für die Firma“, erklärt Raimund Haas, Fuhrparkleitung.

Auf den Job des Berufskraftfahrers stieß der 58-jährige eher zufällig im Darmstädter

Echo, wo die Firma Peter Kirchner Ferntransporte in Pfungstadt Eschollbrücken für zwei Ausbildungsplätze als Berufskraftfahrer inserierte. „Ich hatte damals keine Ahnung vom Speditionsgeschäft und dachte mir, fange am besten von unten an“, erinnert sich Julius Grafe an seine Anfänge. Seine Bewerbung hatte Erfolg und so startete er am 1. Juli 1984 seine Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Nach 35 Jahren als Fahrer hat der gebürtige Hesse bereits über 3 Millionen Kilometer auf dem Bock zurückgelegt. Alljährlich kommen bei seinen Fahrten etwa 80.000 Kilometer auf dem Tacho zusammen.

An seine erste Fahrt kann sich der Trucker des Jahres noch bestens erinnern. Schon am ersten Tag machte er sich mit einem Kollegen auf den Weg nach Hamburg. „Ich dachte, dass ich eine Weile neben ihm sitze, bevor ich an das Steuer darf, aber mein Kollege fuhr bis Münster und sagte: und jetzt Du“, so Grafe. Für ihn bedeutete dies die erste Fahrt seit der Fahrschule mit so einem großen Auto und das erste Mal mit Hänger. Seine Feuertau fe bestand er mit Bravour. Heutzutage transportiert er mit seinem Fahrzeug von MAN hauptsächlich Baustoffe.

Sein normaler Arbeitstag beginnt zwischen 4 und 6.30 und endet gegen 17/18 Uhr. Bei der Kirchner und Partner GmbH fühlt sich der Fahrer pudelwohl. „Auch wenn es für manche armselig klingen mag, aber man könnte durchaus sagen, dass ich glücklich mit meiner Firma verheiratet bin, denn wir sind ja schließlich

schon lange zusammen“, sagt Julius Grafe. Für einen führenden Hersteller von Hydraulik- und Vakuumpumpen sowie Klimakompressoren für die Automobilindustrie übernimmt Kirchner und Partner die komplette nationale Beschaffungslogistik. Die Abwicklung der Beschaffungsaufträge erfolgt sowohl im Bereich der Teil- und Komplettladelungen, welche mit dem eigenen Fuhrpark im Selbsteintritt umgesetzt werden, als auch im Stückgutsegment über das Netzwerk und die direkten Partnerverkehre. Die Sendungen werden am Lagerstandort in Gernsheim konsolidiert und getaktet an die drei Werke im Bundesgebiet und im europäischen Ausland verbracht. Die Werksanbindungen erfolgen täglich in festgelegten Zeitfenstern, wodurch auch die Werke untereinander logistisch verknüpft sind und ein Warenaustausch mit Produktionsgütern erfolgt. Für einen amerikanischen Sportartikelhersteller übernimmt Kirchner und Partner die Kommissionierung und Versorgung von Regionallägern des Einzelhandels. Im Verbund mit einem auf die Automobilindustrie spezialisierten Logistikdienstleister zeichnet sich Kirchner und Partner innerhalb des Rhein/Main Gebietes für die Beschaffungslogistik eines Automobilherstellers verantwortlich. Für eines der größten Konsumgüterunternehmen der Welt übernimmt Kirchner und Partner die Kontraktlogistik für Werbemittel. Zu den Zusatzleistungen der Firma gehören: Vor- und Nachläufe zum Lager, Konfektionierung, Kommissionierung, Umpacken, Palettierung, Neutralisierung, Auszeichnung, Bekleben, Bezetteln, Beschriften, Etikettieren, Bündeln, Abpacken, Verschweißen, Blistern, Displaybau, Displaybestückungen. Zurück zum Trucker des Jahres, der überzeugter Single ist und auch keine Freundin hat. In seiner Freizeit kümmert er sich am liebsten um das Haus, das er von seinem Vater geerbt hat. Welche Tipps hat er für die Fahrerkollegen parat, wenn die Müdigkeit bei langen Touren einsetzt? „In meiner Anfangszeit und in vordigitalen Zeiten gab es durchaus die eine oder andere anstrengende Tour, aber das ist vorbei“, denkt Grafe zurück. In dem Zusammenhang macht er darauf aufmerksam, dass er nicht im Ausland unterwegs und abends auf dem Hof ist, daher könne er den Kollegen nichts raten, was sie nicht eh schon wüssten. Wie sehen seine Ziele für die Zukunft aus? „Ich hoffe, dass ich in der Zukunft gesundheitlich fit bleibe, damit ich meinen Führerschein verlängern und weiterfahren kann.“ (cb)



LNG/CNG-Tankstellen für alle auf dem Markt befindlichen Fahrzeughersteller

- LNG-Lagertankgrößen (von 12 m³ bis 200 m³)
- 1 bis 8 Zapfsäulen (Dispenser)
- 1 bis 4 Pumpen (150 bis 1.200 l/min.)
- Cooling-on-the-fly
- Saturierung on-the-fly
- LNG-Lagertankkühlung
- Betrieb bei Aussentemperaturen bis -40°C
- Tankvorgang pro. LKW maximal 7 Minuten
- Alle gängigen Kartenzahlungssysteme (betreiberabhängig)
- Genehmigungsverfahren kann begleitet werden
- Aufstellung und Inbetriebnahme erfolgt durch firmeneigene Montagefirma
- Schlüsselfertige Übergabe an Kunden



DIE Full-Service-Card

regional. national. europaweit.

HoyerCard.Europe – bargeldlos
tanken an über 1.000 Stationen

+ Maut-Service
schnell. einfach. klar.

+ Rückerstattungsservice
zuverlässig. transparent. schnell.

+ Mobilitäts-Service
Pannen-Service: Kosten im Griff

+ Notfallkarte
Bargeld sofort verfügbar.

+ LKW-Wäsche
400 Anlagen bargeldlos nutzen

+ Führerscheinkontrolle
pünktlich. digital. unkompliziert.



Jetzt auch:

+ LNG
zahlreiche Akzeptanzpartner

Wir sind für Sie da:
Tel. 0 42 62 / 79 91 99

www.hoyer-tankstellen.de