

nfm

NUTZ FAHRZEUGE
MANAGEMENT



*Sonderteil:
Investitions-
Planer*

GUT GEPLANT
ist halb gewonnen

ePaper



DAS FAST PERFEKTE FAHRERHAUS

Es gibt Orte, da fühlt man sich einfach wohl! Das frisch überarbeitete Highline-Fahrerhaus der R-Serie von Scania ist so ein Ort. Viel Raum, bequeme Sitze und ein stimmiges Interieur. Erst vor wenigen Wochen der Fachpresse vorgestellt, konnten wir mit Scania's neuer Königsklasse bereits die erste Tour mit der neuen R-Serie fahren.



STARKER AUFTRITT

Worauf kommt es bei einem Fernverkehrsfahrzeug wirklich an? Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten vor allem auf Effizienz. Eine Eigenschaft, die der MAN TGX 18.480 EEV zweifellos mitbringt.

ster til koni

**Wir bauen Ihre
HEBEBÜHNE**

Tel. (0 23 07) 20 83 83
www.stertil-koni.de

EDITORIAL

Ende der Eiszeit	3
------------------------	---

FINANZEN UND FUHRPARK

Offene Sendungsverfolgung	6
Systematisierung der Jumbo-Verkehre	8
Jetzt mit neuem Service	10
Besser am Markt positioniert	12
Doppelt sparen	14
Drahtlos auf Draht unterwegs	16

FAHRBERICHT

Das fast perfekte Fahrerhaus	18
Starker Auftritt	30

TIPPS UND TRENDS

Transporter: Nimms „leicht“!	24
Kundenorientierte Teilepolitik	26
Neuer Doblo am Start	28

INVESTITIONS-PLANER

Investitionen planen	35
„Anhänger mit Haken“	36
Wege aus der Krise	38
Nachhaltig zum Erfolg	42
Qualität wird sich behaupten	44
Viele Wege führen nach Dresden	46
Komplettlösung unter der Haube	52
Jetzt schnell Nachrüsten	54
Vom nice-to-have zum need-to-have	56
Neues Jahr – neues Geld	58
Zukunft mit Fachwissen	62
„Ein langfristiges Geschäft“	64
Quereinsteiger höher qualifizieren	68
In ferne Welten eingetaucht	70
Marktübersicht Aus- und Weiterbildung	72
Gegebene Bedingungen nutzen	78
Marktübersicht Studienangebote	80
Bildung schafft Wettbewerbsvorteile	82
Effiziente Lebensmittel-Logistik	84



38

WEGE AUS DER KRISE

Ein brutales Jahr geht zu Ende! Endlich, mag sich da so mancher Unternehmer denken. Doch was wird das neue Jahr bringen? Wir sprachen mit zwei Logistik-Experten.



62

ZUKUNFT MIT FACHWISSEN

Ob Management oder Fahrer – qualifizierte Fachkräfte sind ein wichtiges Standbein für jedes Transportunternehmen. In der globalisierten Transportwelt ist das notwendige Fachwissen gefragt.

www.nfm-verlag.de

Cool auf den Gipfel.....	86
Kosteneffiziente Lösung.....	88
Auf dem grünen Wagen.....	90
Leichte Verbundmaterialien.....	92
Großauftrag der Post.....	94
Interdisziplinäre Kopplung.....	96
Gezogene Einheiten nach Maß.....	98
Die Bretter, die die Welt bewegen.....	100
Ein Rückblick und Ausblick.....	106
Sicherheit steht im Vordergrund.....	108
Professionelle Lösungen.....	110
Alternative Gruben-Lösung.....	112
Schnelle Tore erhöhen Flugsicherheit.....	114
Volles Service-Programm.....	116
Rollen gesichert.....	118

IMPRESSUM	118
------------------------	-----

WEIHNACHTSGRÜSSE / HÄNDLERTEIL	120
---	-----

ERFOLGREICH MIETEN!



KLVrent - der starke Partner an Ihrer Seite:

Bleiben Sie flexibel mit den individuellen MIETLÖSUNGEN und dem FULLSERVICE von KLVrent!



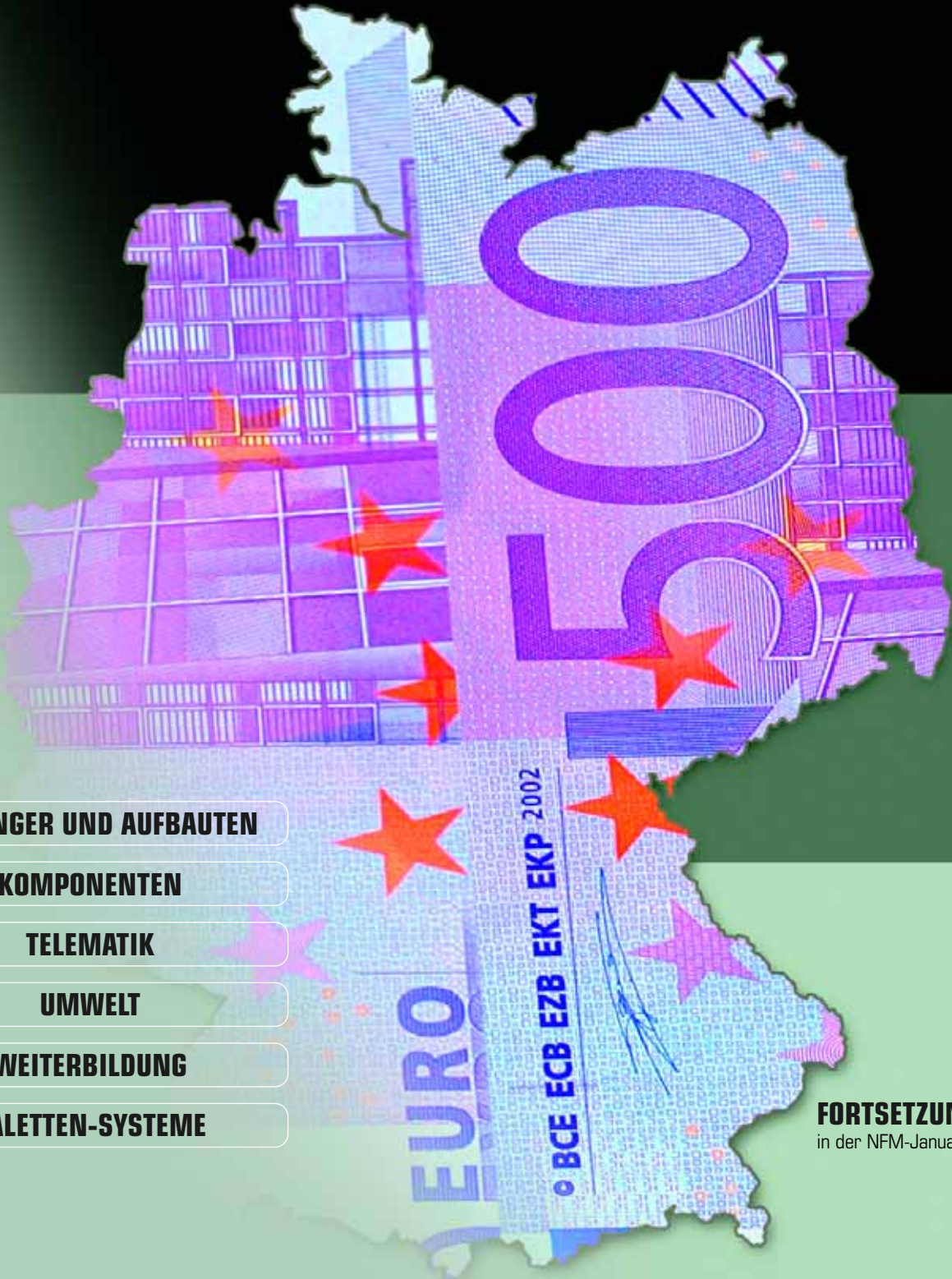
☎ (+49) 0 86 21 / 98 44 - 0

D 9 x in Deutschland: Trostberg • München
Nürnberg • Gera • Stuttgart • Koblenz
Kassel • Dortmund • Potsdam

A 4 x in Österreich: Wallern a. Tr. • Salzburg
Graz • Wien

www.klvrent.de info@klvrent.de
freecall 0 800 / 558 73 68

INVESTITIONS- PLANER



ANHÄNGER UND AUFBAUTEN

KOMPONENTEN

TELEMATIK

UMWELT

WEITERBILDUNG

PALETTEN-SYSTEME

FORTSETZUNG

in der NFM-Januar-Ausgabe

INVESTITIONEN planen

Die Bereitschaft zu investieren, nimmt in der Transport- und Logistik-Branche wieder zu. Nach den harten Einschnitten der vergangenen 18 Monate kommt das Gewerbe wieder in Fahrt. Das zeigt sich unter anderem an der Zunahme der Mautkilometer oder an der Auslastung der Vermieter. Vor allem in Transportsegmenten, die spezielles Equipment benötigen, ist die Nachfrage nach Mietfahrzeugen wieder gestiegen.

AUFBAUTEN FÜR SPEZIALISTEN

Profitieren werden also zunächst die, die von der Krise gar nicht so gravierend getroffen wurden: die Hersteller von speziellen Aufbauten. Dazu gehören Kühlfahrzeuge ebenso wie Tank- und Silofahrzeuge, Schwerlastfahrzeuge oder andere transportspezifische Aufbauten. In unserem NFM-Investitions-Planer stellen wir u. a. wieder die wichtigsten Neuheiten des Jahres vor.

BETRIEBSKOSTEN SENKEN

Eine Überlegung, die hinter jeder Investition stehen sollte, ist die Frage nach den Life-Cycle-Costs. Wer hier besondere Sorgfalt walten lässt und auf entsprechende, kostensenkende Komponenten setzt, wird eine höhere Investitions-Sicherheit über den gesamten Lebenszyklus erhalten. Auf was ist dabei zu achten? Das beginnt bei optimierten Bremsbelägen, deren Standzeiten immer länger werden, führt über hermetisch gekapselte Lager, die nicht selten ein Fahrzeugleben lang halten und führt bis hin zu einer leichten Austauschbarkeit von Verschleißteilen.

Zum Thema Life-Cycle-Costs gehören natürlich auch die Reifen. Sie sind die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Straße. Entsprechend sorg-

fältig sollten die passenden und kraftstoffsparenden Pneus ausgewählt werden.

EFFIZIENZSTEIGERUNG DURCH TELEMATIK

Reichlich Optimierungspotenzial bietet nach wie vor das Thema Telematik, das inzwischen auf breiter Front Einzug in die Nutzfahrzeugbranche gehalten hat. Das gilt nicht nur für Flotten-Management-Systeme im eigentlichen Sinne, sondern auch für die vielen Systeme, die Fahrern, Disponenten und Flotten-Managern das Leben erleichtern. Dazu gehört unter anderem der Bereich rund um den digitalen Tacho und das Auslesen der Fahrerkarten. Auch hier gibt es Neuheiten, über die wir im aktuellen Investitions-Planer berichten.

KOMPLEXE WEITERBILDUNG

Investitionen in Human Resources stehen ebenfalls auf der Tagesordnung der Transport- und Logistik-Branche. Hier ist es insbesondere das Berufskraftfahrer-Qualifizierungsgesetz, das die Unternehmen zum Handeln verpflichtet. Transportunternehmen sind gut beraten, ihre Fahrer frühzeitig zu schulen, um Angebotsenpässe zu umgehen, die sich bereits jetzt abzeichnen.

BEQUEMER DATENAUSTAUSCH:

Auch das Auslesen der Tachodaten lässt sich via Telematik bewerkstelligen.

Foto: sk





Flexibel auf Achse: Hüffermann-Tandem-Abrollkipperanhänger hinter einem Selbstladerfahrzeug.

Foto: Hüffermann

WECHSELFahrzeuge „Anhänger mit Haken“

Ein Wechselladerfahrzeug auf Basis eines Zentral-Achs-Anhängers kann die effektive Ergänzung eines Fuhrparks sein. Die Firma Hüffermann bietet in Zusammenarbeit mit Cargotec (Multilift) verschiedene Varianten dieses Systems an. Das System Abrollkipper hat sich in vielen Branchen etabliert.

Die Entsorgungswirtschaft ist ohne Abrollbehälter als wechselbarer Ladungsträger undenkbar geworden, aber auch viele andere Branchen haben den Abrollkipper als universellen Logistik-Baustein entdeckt. Problem: Was tun, wenn man einen Lkw mit Abrollkipperaufbau nicht auslasten kann? Hüffermann hat Lösungen: Unter anderem bietet das Unternehmen aus Neustadt an der Dosse (Brandenburg) auch Zentral-Achs- und Sattelanhänger mit Abrollkipperaufbauten an.

Anhänger mit Multilift

Aktuell wurde ein Tandemanhänger mit einem Multilift XR 21S59 an einen Garten und Landschaftsbaubetrieb aus dem Großraum Berlin geliefert. „Das Fahrzeug ist für den Einsatz hinter einem typischen Berliner Selbstlader, also einem Lkw mit Seitenkipperaufbau und heckmontiertem Lade-

kran, konzipiert“, erklärt Helge Strauss, verantwortlich für den Vertriebsinnendienst in Neustadt/Dosse bei der Hüffermann Transportsysteme GmbH.

Die Chassis für dieses Fahrzeugkonzept entstammen dem bewährten Hüffermann-Baukasten. Je nach Anwendungszweck können zulässige Anhänger-Gesamtgewichte zwischen 10 und 24 t dargestellt werden – mit Hub- und Kippkräften der Abrollkipper zwischen 5 und 25 t und Behälterlängen zwischen 3,50 und 7 m. In der Praxis bedeutet das: Auch ein vorhandener 7,5 t Lkw mit Kippaufbau kann zukünftig als Zugfahrzeug für ein Wechselladersystem eingesetzt werden. Natürlich lässt sich der Abrollkipperanhänger auch von einem Schlepper oder einem Unimog bewegen; ein Einsatz in leichtem Gelände oder im Forst (z. B. für die Energieholzgewinnung oder den Hackschnitzeltransport) ist ohne Probleme möglich.

Flexible Schnell-Läufer

Schnell-Läufer: Die Hüffermann-Abrollkipperanhänger sind für Geschwindigkeiten über 80 km/h ausgelegt. „Die Vorteile des Systems liegen in der Flexibilität, außerdem ist die Investition in Neufahrzeug und Folgekosten überschaubar“, führt Hüffermann-Spartenleiter Rainer Lange aus.

Der Abrollkipperanhänger kann sowohl als reiner Hinterkipper, aber eben auch als universelles Wechselladersystem eingesetzt werden. So bietet Hüffermann gerade kleineren Unternehmen einen günstigen Einstieg in eine effiziente Wechselbehältertechnik. Dank der Multilift-Hakengerätepalette gibt es Lösungen für sämtliche DIN-Abrollbehälter, von der City-Mulde bis zum 45-m³-Großraumbehälter. Fahrzeugkomponenten von renommierten Großserienherstellern gewährleisten höchste Einsatzsicherheit.

Der Schwerpunkt bei Hüffermann liegt im Anhängerbereich. Aber auch als Systemanbieter (Komplettfahrzeuge für verschiedenste Branchen aus einer Hand, nur ein Ansprechpartner für den Kunden) hat sich Hüffermann Transportsysteme inzwischen etabliert.

Europcar



HOHE FLEXIBILITÄT NIEDRIGE KOSTEN

**GÜNSTIGE FIRMENKONDITIONEN
BEI EUROPCAR, Z.B. DER
MERCEDES-BENZ SPRINTER 211
AB 59€/TAG***

www.europcar.de

Was auch immer Sie transportieren möchten, wir haben das passende Angebot: günstig, flexibel und deutschlandweit in Ihrer Nähe. Kontaktieren Sie uns gerne und wir erstellen Ihnen ein individuell auf Sie zugeschnittenes Firmenangebot. Persönliche Beratung unter 040/5 20 18 76 03 oder über fuhrparkmanagement@europcar.com.

*Inkl. 100 km und Vollkaskoschutz mit einer Restselbstbeteiligung von 650€. Zzgl. MwSt. Anmietung von So.-Fr. bei Rückgabe in der Anmietstation. Je nach Verfügbarkeit.



WISSENSCHAFTLER UND PRAKTIKER verhalten zuversichtlich



Wege aus der **KRISE**

Ein brutales Jahr geht zu Ende! Endlich, mag sich da so mancher Logistiker denken – und hoffentlich wird das kommende wieder besser. Eine Hoffnung, die sich zu erfüllen scheint – eine der Branchen, die von der Finanz- und Wirtschaftskrise am heftigsten getroffen wurden, ist das Transportgewerbe. Das Transportaufkommen ist mit Beginn der Krise im Herbst 2008 dramatisch eingebrochen. Die Branche wurde durch die Krise um Jahre zurückgeworfen. Während das Bruttoinlandsprodukt in diesem Jahr wohl um rund vier Prozent geschrumpft ist, musste die Logistik-Branche Einbußen von durchschnittlich neun Prozent hinnehmen.



**WOHIN FÄHRT
DAS TRANSPORT-
GEWERBE?** *Durch
die Wirtschaftskrise
hat sich die Situation
für viele Unternehmen
weiter verschlechtert.*



Mitten in die Krise kam dann mit der Mauterhöhung der nächste Tiefschlag für die Branche. Inzwischen scheint das Schlimmste überstanden. Mit der Wirtschaft beginnt auch das Transportaufkommen ganz langsam wieder zu wachsen. Ein Indikator dafür sind die seit Mai dieses Jahres wieder deutlich zunehmenden Mautkilometer, die auf Deutschlands Autobahnen zurückgelegt werden.

Einen Silberstreif am Horizont sieht auch die jährlich von der Fraunhofer ATL erstellte Studie „Top 100 in European Transport and Logistics Services“. Für das kommende Jahr erwarten die Autoren der Studie eine Erholung auf niedrigem Niveau. Von einer schnellen Regeneration der Märkte wird dagegen nicht ausgegangen. Grund dafür seien die bleibende Verunsicherung sowie die Effekte der erfolgreichen Konjunkturpakete, wie beispielsweise die Abwrackprämie, durch die Investitionen vorgezogen wurden.

Brutaler Verdrängungswettbewerb

Untersucht wurden im Rahmen der Studie auch die wichtigsten Teilmärkte. Hier gibt es ein ähnliches Bild wie in der Gesamtwirtschaft. Die im- und exportabhängigen Bereiche wie See- und Luftfracht mussten die heftigsten Einschnitte (13 bzw. 10 Prozent) hinnehmen. Etwas geringer fallen die Rückgänge in Bereichen mit hohem Konsumgüteranteil aus.

Was verbirgt sich hinter den nackten Zahlen? Ein teilweise dramatisch härter werdender Wettbewerb. Das gilt vor allem in den

bereits genannten Bereichen See- und Luftfracht, aber auch in Segmenten wie der Automotiv-Logistik oder auch im General-Cargo-Segment.

In der Folge war dann auch einer der Trends der letzten Monate ein regelrechter Kannibalisierungseffekt. Um ihre Fahrzeuge auszulasten sind viele Unternehmen in die Transportsegmente gedrängt, die nicht so sehr vom Nachfragerückgang betroffen waren. Ein Beispiel sind die temperaturgeführten Transporte. Die Zahl der Anbieter in diesem Bereich ist in den letzten Monaten förmlich explodiert. Eine Entwicklung, die das Preisgefüge ins Wanken gebracht hat.

Chancen für Unternehmensgründer

Allerdings ist sich die Mehrheit der Verlager darüber im Klaren, dass unter solchen Bedingungen Qualitätsstandards kaum zu halten sind. Allerdings gibt es auch Ausnahmen. Verlager, für die ausschließlich die Kosten zählen und die sich konsequent für den billigsten Anbieter entscheiden.

Trotz dieses Verdrängungswettbewerbes sehen Experten gerade jetzt auch gute Chancen für Unternehmensgründer, die sich in den Bereichen Transport und Logistik selbstständig machen wollen. Allerdings nicht in den Standardsegmenten, die im Hochlohnland Deutschland kaum wettbewerbsfähig angeboten werden können. Wer sich dagegen Nischen, insbesondere im Bereich nachhaltiger Dienstleistungen sucht, hat auch unter den

Fotos: Hersteller,
pixelio.de, sk



VERSCHÄRFTE RAHMENBEDINGUNGEN: Die Maut-
erhöhung im Januar kam zu einem denkbar ungeeigneten
Zeitpunkt.

gegenwärtig schwierigen Rahmenbedingungen weiterhin
gute Zukunftsaussichten.

Nachhaltigkeit ist gefragt

Das Thema Umweltschutz spielt auch für die verladen-
de Wirtschaft und damit die Auftraggeber von Transport-
und Logistik-Dienstleistungen eine immer wichtigere Rol-
le. Das hat auch eine Studie des Bundesverbandes Mate-
rialwirtschaft und Einkauf (BME) ergeben. Danach wollen
81 Prozent der befragten Firmen ihre Umweltschutz-
Maßnahmen unverändert vorantreiben oder sogar stei-
gern. Green Logistics ist also kein Modethema. „Es ist
vielmehr ein langfristiger Trend, der auch in Krisenzeiten
hohe Relevanz hat. Die Prozess-Optimierung ist dabei das
Gebot der Stunde. Sie wirkt wie ein Katalysator, der die an-
deren Maßnahmen zur Bewältigung der Finanz- und Wirt-
schaftskrise sinnvoll ergänzt“, sagt BME-Hauptgeschäfts-
führer Dr. Holger Hildebrandt. Die BME-Studie ging auch
der Frage nach, warum sich die Unternehmen für den Um-
weltschutz engagieren. Für 33 Prozent sind die CO₂-Emis-
sionen heute schon ein bedeutender Kostenfaktor. 56 Pro-
zent erwarten, dass die CO₂-Emissionen in Zukunft teurer
werden. Wer hier als Transport-Dienstleister ansetzt, wird
sich um seine Zukunft angesichts dieses Umdenkens auf
Seiten der verladenden Wirtschaft kaum sorgen müssen.

GERGEN IBV Nutzfahrzeugvermietung
Industrie- und Baumaschinen-Vertrieb

- Tele-Absetzkipper
- Abrollkipper auch mit Ladekran
- Baustoffpritsche mit Ladekran
- Abroll-/Absetzan Anhänger

Fair • Preiswert • Zuverlässig

Gergen Spiesermühle GmbH
Geistkircher Str. 14 • 66386 St. Ingbert
Tel. 06894 - 5904 01 • Fax 06894 - 5904 71
www.gergen-ibv.de



NFM

www.nfm-verlag.de

online | online | online | online



HUSS We care for air.

Fit für die Umweltzonen
Mit HUSS zur grünen Plakette

HUSS Umwelttechnik GmbH
Nordostpark 74 - 76
90411 Nürnberg
Tel.: 0911 / 65657 - 0
Fax: 0911 / 65657 - 22
info@hussgroup.com

2
3
4
ABE 17168

HUSS
WWW.HUSSGROUP.COM

NFM-Interview mit **CHRISTIAN KILLE** vom Fraunhofer ATL



Mitautor der Top-100-Studie des Fraunhofer-Instituts:
Christian Kille.

Fotos: Fraunhofer ATL, sk



Nachhaltig zum Erfolg

Wie geht es weiter mit der Logistik-Branche? Nach den Einbrüchen der vergangenen Monate ist der Abwärtstrend weitgehend gestoppt. Gleichwohl ist mit einem nachhaltigen Aufschwung gegenwärtig noch nicht zu rechnen. Wir sprachen mit Christian Kille von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL. Er ist Mitautor der Top-100-Studie über Chancen und Perspektiven der Branche.

Nach Jahren des Booms musste die Logistik-Branche im zu Ende gehenden Jahr herbe Verluste einstecken. Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft bezieht in ihrer aktuellen Top-100-Studie den Einbruch für das Jahr 2009 in der Branche auf durchschnittlich neun Prozent. Was

waren die Hauptfaktoren für diesen herben Rückgang?

Kille: Die größten Rückgänge in der Gesamtwirtschaft waren in der Industrie vorzufinden. 20 Prozent und mehr waren insbesondere in der Automobilindustrie, dem Maschinenbau und der Metall- und Che-

mieindustrie keine Seltenheit. Da hier große Mengen und Auftragsvolumen herkommen, wird die Logistik einen größeren Rückgang verzeichnen als die Gesamtwirtschaft. Weiterhin sind gerade in diesen Nachfragemärkten ordentliche Preisabschläge zu verzeichnen. Teilweise sind auch die Kosten geringer als 2008 (insbesondere die Treibstoffkosten). All diese Faktoren führen zu maximal neun Prozent Marktvolumenrückgang in der Logistik.

Die Logistik-Branche ist, am Umsatz gemessen, nach der Automobilindustrie und dem Maschinenbau der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland. Wird sie diese Position mittelfristig wieder abgeben müssen?

Kille: Nein, eher im Gegenteil. Die Wichtigkeit und die Marktgröße werden weiter zunehmen.

Sie prognostizieren der Branche für das kommende Jahr eine Erholung auf niedrigem Niveau. Gibt es Logistik-Segmente, die schneller wieder in Fahrt kommen?

Kille: Sicherlich werden die besonders stark eingebrochenen Märkte wie die Luft- und Seefracht oder die industrielle Kontrakt-Logistik mehr Wachstum verzeichnen, da auch die Industrieleistungen wieder starten. Grundannahme ist hier, dass die Gesamtwirtschaftsleistung um ein oder zwei Prozent steigen wird und auch die Preise stabil bzw. die Kosten leicht wieder ansteigen werden.

Die Studie bezieht sich auf die großen Logistiker. Lassen sich die Prognosen auf das mittelständische Transportgewerbe übertragen?

Kille: Die Prognosen beziehen sich auf den gesamten Markt der Logistik. Die mittelständischen Unternehmen sind genau wie die großen davon betroffen. Jedoch sind die Unternehmen mit geringer Eigenkapitaldecke oder Konzentration

auf „falsche“ Märkte und Kunden stärker in Gefahr als andere.

Was ist aus Ihrer Sicht an politischen Entscheidungen notwendig, um die Investitionsbereitschaft der Branche wieder zu stärken?

Kille: Unternehmen können gerade Unterstützung bei der Umsetzung von nachhaltigen Logistik-Dienstleistungen gebrauchen, die nicht nur den Umweltschutz, sondern auch den demografischen Wandel und die Wettbewerbsfähigkeit adressieren. Denn die Qualität der Logistik Deutschlands gehört heute noch zu der besten weltweit. Um diese Position auch

für die Zukunft zu sichern, sind Investitionen in die nachhaltige Logistik notwendig.

Neben der Wirtschaftskrise hat auch die Mauterhöhung die Transport-Dienstleister schwer getroffen. Wie bewerten Sie diesen Schritt?

Kille: Sicherlich ist dieser Schritt zu einem schlechten Zeitpunkt vollzogen worden. Jedoch ist es sicherlich schwer gewesen, den Zeitplan auf Basis der damals vorliegenden Informationen nochmal zu variieren.

Phasen des Wachstums sind Phasen mit Unternehmensneugründungen. Welche

Transportbereiche sind aus Ihrer Sicht aussichtsreich für Unternehmensgründer?

Kille: Das Angebot nachhaltiger Dienstleistungen ist am erfolgversprechendsten. Das Angebot von Standardleistungen im Bereich Transport ist nicht ratsam. Das Hochlohnland Deutschland hat die größten Potenziale im Angebot von pfiffigen neuen Dienstleistungen – und da können gerade die kleinen Unternehmensgründer profitieren. Innovative City-Logistik-Angebote, die Unterstützung von älteren Menschen im täglichen Leben etc. können auch kleine Unternehmen bedienen.

Vielen Dank für das Gespräch.

3.600 EURO! Der Staat versilbert Ihre Nachrüstung:

DAS BESTE RUSSFILTER SPAR-ANGEBOT

★Für 90% aller mautpflichtigen EURO-III-Nutzfahrzeuge bietet TWINTEC Nachrüst-Systeme an. Eigenanteil der Investition nur wenige Hundert Euro. Details und Musterrechnung: www.twintec.de



TWINTEC
Technologie GmbH
Eduard-Rhein-Str. 21-23
D-53639 Königswinter

TWINTEC





HUBERTUS KOBERNUSS im Gespräch mit NFM

Die Transport- und Logistik-Branche hat im ausgehenden Jahr mächtig geblutet. Wie wird sich die Wirtschaft im kommenden Jahr entwickeln? Wir sprachen mit dem Präsidenten der Transfrigoroute Deutschland und Logistik-Unternehmer, Hubertus Kobernuss, über die Krise und die Aussichten für das kommende Jahr.

Durch Qualität die Kundenbindung stärken: Hubertus Kobernuss, Unternehmer und Präsident der Transfrigoroute Deutschland.



Fotos: sk

INTERVIEW

Qualität wird sich behaupten

In diesem Jahr musste das wachstumsverwöhnte Transportgewerbe nicht nur erfahren, was eine Vollbremsung ist, sondern auch, was es bedeutet, von jetzt auf gleich den Rückwärtsgang einlegen zu müssen. Was hat der Logistik-Dienstleister und Präsident der Transfrigoroute Deutschland, Hubertus Kobernuss, aus dem Krisenjahr 2009 gelernt?

Kobernuss: Die wichtigste Erfahrung für mich war das Einlösen eines Versprechens seitens der Politik, die über das De-minimis-Programm einen Teil der Mauteinnahmen an die Unternehmen zurückgeführt hat. Für eine Branche, die bislang nicht gerade mit Subventionen verwöhnt wurde, eine durchaus angenehme Erfahrung, auch wenn ich die Verteilung der Mittel reformieren würde. Das Einhalten dieses Versprechens werde ich ein Stück weit auch als ein Ende der Hetze auf den Lkw.

Wir befinden uns in der schlimmsten Wirtschaftskrise in der Geschichte der Bundesrepublik. Während viele Ihrer Berufskollegen jammern, freuen Sie sich über die Einlösung eines politischen Versprechens. Was ist mit der Mauterhöhung, mit Umsatzeinbrüchen oder Preisverfall?

Kobernuss: Es gibt kein Anrecht auf Umsatz! Genauso wenig gibt es ein Recht auf Kundentreue. Beides muss sich ein Unter-

nehmen in der freien Marktwirtschaft täglich neu erarbeiten, egal, ob wir eine Krise haben oder einen Aufschwung.

Und was das Jammern einiger Berufskollegen betrifft, sind dem nicht selten unternehmerische Entscheidungen vorangegangen, die man auch anders hätte treffen können. Viele, die vor einigen Jahren günstige Euro-3-Fahrzeuge gekauft haben und jetzt deutlich höhere Mautkosten zahlen müssen, hätten auf Euro 5 setzen können und heute auch keine Probleme mit der Vermarktung der Fahrzeuge gehabt.

Eine beängstigende Begleiterscheinung der Krise ist allerdings Kannibalisierung innerhalb des Gewerbes. Während der Kuchen annähernd gleich geblieben ist, das Transportaufkommen in der Lebensmittel-Logistik ist lediglich um rund einen Prozent gesunken, sind im großen Stil neue Anbieter auf den Markt gekommen. Das funktioniert bekanntermaßen nur über den Preis. Was wir in den letzten Monaten erleben mussten, kann man nur noch als Preisdumping bezeichnen.

Und wie reagieren die Verlader auf die Verlockungen niedriger Preise?

Kobernuss: Unsere Kunden haben den Verlockungen der Billigheimer bislang weitgehend widerstanden! Warum? Weil wir nicht nur von Qualität reden, sondern weil wir Qualität bieten.

Und damit meine ich nicht nur mein Unternehmen, sondern auch viele Kollegen. Gerade in der Lebensmittel-Logistik ist es eben nicht nur mit Technik getan. Einen Kühlaufleger mieten kann jeder. Das Aggregat auf die jeweilige Ware einzustellen, kann aber eben nicht jeder. Das haben einige Verlader bereits erfahren müssen. Da wird billig transportiert und angesichts verdorbener Ware mit den Achseln gezuckt. Das kann es nicht sein.

Qualität ist kein feststehender Begriff. Wie definieren Sie Qualität einer Logistik-Dienstleistung?

Kobernuss: Wer sich am Markt durch Qualität behaupten will, muss innovativ sein. Ein zugegebenermaßen strapazierter Begriff, der aber nach wie vor einen hohen Stellenwert hat. Und ein Begriff mit vielen Facetten. So erscheinen manche Innovationen Außenstehenden oft gar nicht als relevant. Wie gehe ich beispielsweise mit Anregungen meiner Kunden um. Bin ich in der Lage, Prozesse zu optimieren? Unternehmensintern können auch unscheinbare Innovationen entscheidend für die Farbe sein, in denen die Zahlen unter dem Abschluss geschrieben werden. Ein Unternehmen, das in der Lage ist, die Anregungen seiner Kunden nicht nur aufzunehmen, sondern auch umzusetzen, stärkt seine Kundenbindung. Das hat auch viel mit Qualität zu tun. Ein mittelständisches Unternehmen sollte dazu in der Lage sein.

Was unterscheidet ein mittelständisches Unternehmen von den Logistik-Netzen der Konzerne, die auch in der Lebensmittel-Logistik Teile des Marktes dominieren?

Kobernuss: Die Netze bieten Standorte, wir Individualität! Letztere hat für einige Kunden einen sehr hohen Stellenwert. Darüber hinaus sind die Netze natürlich auch der Antrieb für Innovationen des mittelständischen Logistik-Anbieters. Der kann im Regelfall im Preiskampf nicht mithalten und muss folglich die höheren Kosten durch Qualität egalisieren.

Letzte Frage: Lohnt es sich weiterhin, Logistik-Dienstleister zu sein?

Kobernuss: Auf jeden Fall! Wir sind das Blut im Wirtschaftskreislauf und halten damit die Wirtschaft am Laufen. Krisen bringen nun mal unangenehme Begleiterscheinungen mit sich, wie viele gegenwärtig schmerzlich erfahren. Ich bin mir aber sicher, dass sich letztlich auch im Bereich der Logistik-Dienstleistungen Qualität immer wieder durchsetzen wird.



DIE AUFBAUPROFIS

- Tiefpritschen
- Mittelhochpritschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Versand-Aufbauten von 3 – 6,5 to.!

SCHUTZ

FAHRZEUGBAU

Heinz Schutz GmbH
Bendingbosteler
Dorfstraße 15
27308 Kirchlinteln
Tel. 04237 / 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

Ladungssicherung von Rollgütern by



- ✗ einfaches Handling
- ✗ höchstmögliche Sicherheit
- ✗ nach VDI-DIN 2700
- ✗ geschützt
- ✗ vom TÜV zertifiziert
- ✗ platzsparend
- ✗ einsetzbar für alles, was rollt

Ausführliche Infos und Angebote von:



Zechenstraße 1 · 32457 Porta Westfalica
Telefon: (05 71) 9 75 11 95 · Telefax: (05 71) 9 75 11 89
E-Mail: mail@ntg-online.de

Sind Ihre Fahrer fit?

LaSi-Seminare analog VDI 2700a und CTU-Packrichtlinie.



Seminare in Hamburg:

03.12.– 04.12.09

Infos unter

(040) 75 60 82 – 0

in Bremen:

07.12.– 08.12.09

Infos unter

(0421) 47 87 79 – 0



Praxisnähe pur:

Was hält, was nicht?

Container auf dem ma-co - Gelände in Hamburg bei Kippversuchen.

Seminare in Hamburg:

Köhlbranddeich 30 · 20457 Hamburg
info-hh@ma-co.de

Seminare in Bremen:

Konsul-Smidt-Straße 11 · 28217 Bremen
info-hb@ma-co.de www.ma-co.de



Viele Wege führen **NACH DRESDEN**

SIEBTE FAD-KONFERENZ diskutiert auch über Filternachrüstung



Zum siebten Mal trafen sich am 4. und 5. November 2009 Vertreter der Fahrzeug-, Zulieferer- und Messtechnikindustrie sowie der Forschung und des Gesetzgebers zur FAD-Konferenz „Herausforderung – Abgasnachbehandlung in Dieselmotoren“ in Dresden. Neben aktuellen Entwicklungen rund um die unterschiedlichen Nachbehandlungsstrategien diskutierten die Experten in der sächsischen Landeshauptstadt insbesondere auch über Möglichkeiten der Nachrüstung bestehender Antriebe.

ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN: Etwa 170 Experten aus dem Bereich der Abgasnachbehandlung von Diesel-Motoren trafen sich in Dresden zur siebten FAD-Konferenz.





VORAUSSCHAUEND: Gerade bei der Verwendung von Großdieseln ist bei Einsatzzeiten von mehr als 20 Jahren schon heute an eine spätere Nachrüstung zu denken.



Die Stärken des Dieselmotors, hohe Fahrleistungen, niedrige Kraftstoffverbräuche und damit auch niedrige klimaschädigende CO₂-Emissionen bei gleichzeitig stark reduzierter Schadstoff- und Schallemission müssen nach Ansicht des Förderkreises Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren e. V. (FAD) auch in Zukunft weiter ausgebaut werden. Trotz des bereits erreichten hohen Entwicklungsstandes steht der Dieselmotor in den jeweiligen Einsatzbereichen auch zukünftig vor weiteren Herausforderungen.

Die Auswahl der thematischen Schwerpunkte der diesjährigen Konferenz orientierte sich an den aktuellen Fragestellungen. In den vier Sektionen Umsetzung der nächsten Emissionsstufen, verbrauchsoptimierte Emissionskonzepte, Nachrüstung – Stand der Technik? sowie neue Werk-

stoffe und Komponenten wurden Lösungs- und Entwicklungsansätze sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeug- und Großdiesel-Bereich vorgestellt.

Erfahrungsaustausch und Kontaktpflege

Die Veranstaltung selbst fand erneut im Hotel Four Points Königshof in Dresden statt. Neben den Vorträgen und der begleitenden Ausstellung gab es darüber hinaus eine Vielzahl von Möglichkeiten, in einen intensiven Erfahrungsaustausch mit den Teilnehmern und/oder Mitgliedern des Förderkreises Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren e. V. zu treten.

Nachrüstung frühzeitig einplanen

Diskussionsgrundlage bildeten beispielsweise die Vorträge der Sektion 1. Dazu zählte beispielsweise die Vorstellung der Abgasnachbehandlung als ein Baustein zur CO₂-Reduzierung sowie die Katalysator- und Partikelfiltertechnologie für Nutzfahrzeuge in der Onroad- oder Offroad-Applikation. Sektion 2 am ersten Veranstaltungstag widmete sich dann verbrauchsoptimierten Emissionskonzepten.



HERAUSFORDERUNG: Für die Nachrüstung effektiver, aber raumgreifender Partikelfiltersysteme fehlt bei Bussen oftmals der notwendige Platz.

Besonders spannend, weil ausgesprochen praxisnah, gab sich dann am zweiten Veranstaltungstag die Sektion 3. Hier standen nämlich gleich mehrere Vorträge zum Thema Nachrüstung auf der Agenda. Referenten namhafter Anbieter stellten die Lösungsansätze und praktische Erfahrungen aus dem Retrofit-Segment vor.

So berichtete zunächst Dr. Dirk Bergmann von der MTU Friedrichshafen GmbH von der Berücksichtigung möglicher Retrofit-Lösungen an bestehenden bzw. geplanten Antriebseinheiten. Im Falle der süddeutschen Motorenbauer sind die großvolumigen Diesel-Motoren beispielsweise in der Energieerzeugung, in Bahnfahrzeugen oder aber auch in Binnenschiffen zu finden. Selbst von Nachfragen seitens des Militärs zu Nachrüstmöglichkeiten entsprechender Kettenfahrzeuge wusste Dr. Bergmann zu berichten.

Doch im Gegensatz zu den aktuellen Nutzfahrzeugen und zahllosen Pkw ist im genannten Motorensegment von einer gänzlich anderen Marktsituation bei der Nachrüstung auszugehen – gab der Motorenexperte doch zu verstehen, dass die Nutzungsdauer und damit das Nachrüstungspotenzial bei den großvolumigen Antrieben sich grundlegend von den kleineren Motoren unterscheidet. So ist im schweren Bereich davon auszugehen, dass erst nach etwa 20 Jahren ein Großteil der heute existenten Antriebe ausgetauscht sind und sich entsprechend zeitintensiv die Durchdringung des Marktes mit moderner Abgastechnik darstellt – was wiederum umgekehrt die Notwendigkeit geeigneter Nachrüstkonzeppte für eine schnelle Reduzierung der Abgaswerte deutlich macht.

Ein Antrieb, zahlreiche Varianten

Auf die besonderen Herausforderungen gerade auch für die Hersteller von Arbeitsmaschinen und die notwendigen Abgaslösungen ging Dr. Ing. Andreas Pfeifer von der Schweizer Liebherr Machines Bulle S.A. ein. Die entsprechenden Konzepte entstehen eigentlich vor einem idealen Hintergrund: So ist innerhalb des eigenen Konzerns nicht nur die Motorenentwicklung zu finden, sondern auch die unterschiedlichen Produktionswerke, die die Antriebe aus eigenem Hause in den jeweiligen Arbeitsmaschinen verwenden. Bekanntermaßen entstehen bei Liebherr neben Mobilkränen auch eine Vielzahl von unterschiedlichen Baumaschinen oder Umschlaggeräten.

Das wirtschaftliche Kunststück: Fünf Basismotoren (drei Reihen- und zwei V-Motoren) finden aktuell in 118 (!) spezifischen Anwendungen Verwendung, wobei die gerätespezifische Luft- und Abgasführung einen signifikanten Einfluss auf das Emissionsverhalten des Motors hat. Als



Autotestgeräte
LEITENBERGER GmbH



PRÜFEN UND DIAGNOSTIZIEREN

- Prüfung von Common-Rail-Systemen und -Komponenten
- Prüfung von SCR-Systemen und -Komponenten
- Kraftstoff-Verbrauchsmessung
- Pumpe-Düse-Elemente

Fon: +49 (0)7121/908-101
WWW.AUTOTESTGERAETE.DE

www.nfm-verlag.de

Rußpartikelfilter • Das rechnet sich!

TEHAG
DIESEL EMISSION MANAGEMENT

IHRE MAUTSPARLÖSUNG FÜR EURO 2 UND EURO 3

- Rußpartikelfilternachsrüstung für LKW und Busse ab Euro 1
- Mautersparnis bis zu 8,4 Cent je Kilometer
- Grüne Plakette für freie Fahrt in alle Umweltzonen
- Genehmigung mit ABE 17170
- Vorort Montageservice deutschlandweit

Jetzt De-minimis-Förderung für 2010 beantragen und bis zu 2000,- Euro staatlichen Zuschuss sichern!

Tehag Deutschland GmbH
Fritz-Baum-Allee 13
D-47506 Neukirchen-Vluyn

Tel. +49 28 45/9 36 96 83
info@tehag.de
www.tehag.com



LIEBHERR-MOTOR D936L, TEIL 1: Die hydraulischen Leistungen im Oberwagen des LTM 1400-7.1 werden mittels einer 240-kW-Version sichergestellt.



LIEBHERR-MOTOR D936L, TEIL 2: Im Raupenbagger R 954 C, hier in einer Rückbau-Ausführung, kommt der Antrieb als Variante mit 230 kW zum Einsatz.

LIEBHERR-MOTOR D936L, TEIL 3: Im L 576 2plus2 kommt der Antrieb in einer 200-kW-Variante zum Einsatz.



Beispiel führte Dr. Ing. Pfeifer den Reihen-Sechs-Zylinder D936 an, der allein in fünf unterschiedlichen Varianten des Luftsystems im aktuellen Programm zu finden ist. Eine mögliche Perspektive nach Ansicht des Schweizers. Bei zu geringen Absatzzahlen in ausgesuchten Märkten werden bestimmte Geräte zukünftig nicht mehr angeboten.

Unterschiedliche Einsatzspektren

Auch Stefan Euler von der Süd-Chemie AG widmete sich in einem gemeinsamen Beitrag mit der Tehag GmbH der Nachrüstung bestehender Fahrzeuge, verwies jedoch einmal darauf, dass sich Retrofit-Lösungen immer an der Restnutzungsdauer sowie dem möglichen Einbauraum (z. B. bei Bussen) orientieren müssten. Thomas Bischler von der Huss Technologies GmbH stellte das NO_x-Minderungspotenzial eines Dieselpartikelfiltersystems mit aktiver Regeneration im Retrofit-Markt in den Mittelpunkt seines Vortrages, während Hanspeter Mayer von der PURitech GmbH & Co. KG schließlich ein DPF-Konzept mit aktiver und passiver Regeneration und NO₂-Reduktion präsentierte.

In der Sektion 4 wurde abschließend über die Verwendung von alternativen Kraftstoffen in Verbindung mit aktuellen Nachbehandlungssystemen diskutiert – ein zukünftig sicherlich an Bedeutung zunehmender Gesichtspunkt der Abgasnachbehandlung. Schließlich wird gerade im Transportbereich immer mehr über „ausgeglichene CO₂-Bilanzen“ gesprochen, die sich eben auch spürbar über den Einsatz alternativer Kraftstoffe (positiv) beeinflussen lassen. Dabei steht die Fortsetzung zum Thema auch schon fest: Zum FAD-Symposium „Quo vadis – Abgasnachbehandlung?“ gibt es am 30. Juni und 1. Juli 2010 erneut ein Stelldichein des Förderkreises in Dresden.

Individuelle Filterlösungen

●●● Borges offeriert auch Nischenlösungen

ABGASNACHBEHANDLUNG. Der Abgasspezialist Borges aus Seelze bei Hannover hat sich nicht nur in der Erstausrüstung auf Kleinserien und Sonderanfertigungen spezialisiert. Auch im Lkw-Nachrüstbereich bietet Borges eine Reihe von Filterlösungen an, die von anderen, deutlich mengenorientierteren Herstellern nicht angeboten werden.

„Natürlich gibt es auch bei uns Rußpartikelfilter für den Mercedes-Benz Actros oder den Mercedes-Benz Atego“, sagt Jens Kracht, Vertriebsbeauftragter und Filterspezialist bei Borges. „Die Besitzer solcher Rennerfahrzeuge profitieren daher momentan auch vom knallharten Preiswettbewerb der Anbieter und der Filtersysteme.“ Deutlich schwieriger ist jedoch die Situation von Besitzern weniger verbreiteter Lkw oder gar von Sonderfahrzeugen. Oft ist es bereits sehr schwierig, überhaupt ein Unternehmen zu finden, welches solche Anfragen nicht schon von vornherein kategorisch ablehnt.

„Auch wir müssen uns natürlich bei jedem neuen Projekt die Frage stellen, ob und zu welchem Preis die Entwicklung und Anfertigung einer Sonderlösung wirtschaftlich Sinn macht – für uns und für den Kunden. Wir kommen aber aus einer Tradition, in der ein ‚Nein‘ zum Kunden immer nur die schlechteste und letzte Möglichkeit ist. Im Prinzip gibt es fast immer eine Lösung – entscheidend ist eben, zu welchen Kosten.“ Erfahrung auf dem Gebiet der kostenoptimierten Kleinserien und Sonderanfertigungen hat Borges nach eigenen Angaben aus der Erstausrüstung im



Für Bestseller-Lkw und Sonderfahrzeuge gleichermaßen: Abgasspezialist Borges fertigt auf Anfrage auch ausgefallene Rußpartikelfilter-Anlagen.

Foto: Borges

Bereich Abgastechnik, Rohrsysteme und Tanks zur Genüge. Diese Erfahrung kommt dem Unternehmen und seinen Kunden nun auch im Filtergeschäft zugute.

Eine Anfrage für ein Filtersystem bei Borges ist einfach. Am besten verwendet der interessierte Lkw-Besitzer hierfür das vorhandene Anfrageformular auf der Internetseite des Unternehmens. In dem Formular werden die relevanten fahrzeug- und ein-satzspezifischen Daten wie z. B. Typ, Hubraum, Leistung oder das Einsatzgebiet abgefragt. Anhand dieser Daten errechnet Borges den benötigten Filter und erstellt, sofern es noch keine Fertig-lösung gibt, ein Angebot für die Anpassung an das jeweilige Fahrzeug. Der Kunde erhält dann nach ca. sechs Wochen einen einbau-fertigen Rußpartikelfilter mit ABE, Einbau und TÜV-Abnahme.

Der neue SE5000

- Extrem schnelle Downloadzeiten
- Pausenschaltung möglich
- Einfache manuelle Nachträge



Lenkzeiten im Blick

Fahrtschreiber und -zubehör für Ihren Fuhrpark

- Downloadtechnik OPTAC + MOTODRIVE
- Austausch- und Neutausch-Fahrtschreiber
- Produkt- und herstellerübergreifende Schulungen

JETZT AUCH NACHRÜSTLÖSUNGEN FÜR 4x4 UND VANS ERHÄLTICH



Jetzt staatliche Förderung sichern!

Zu 100% De-minimis förderungsfähig



IVEKA Automotive Technologies Schauz GmbH

Talweg 8 | 75417 Mühlacker-Lomersheim/Deutschland | Telefon +49 7041 9695-0
Telefax +49 7041 9695-55 | E-Mail info@IVEKA.de

www.IVEKA.de

MOTOMETER

Stoneridge
Vertragspartner

NACHRÜSTUNG



Es wird Zeit: Nur noch bis zum 31. Dezember dieses Jahres gibt es Bares von staatlicher Seite für die Filter-Nachrüstung.

Foto: HJS

Endspurt für Pkw-Nachrüstung

Der Countdown läuft: Bis zum 31. Dezember 2009 erhalten Autobesitzer für den Einbau eines Diesel-Partikelfilters den staatlichen Barzuschuss in Höhe von 330 Euro. Wer seinen Diesel-Pkw nachrüsten und sich die Förderung sichern möchte, sollte nicht mehr allzu lange warten. „Die Werkstätten erwarten kurz vor Ablauf des Förderzeitraums einen enormen Ansturm. Da kann es gegen Ende des Jahres schon mal zu Engpässen und Wartezeiten kommen“, sagt Hermann Josef Schulte, Inhaber der HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co. KG. Zwar können die Förderanträge noch bis einschließlich 15. Februar 2010 eingereicht werden, der Filter muss aber spätestens bis 31. Dezember 2009 eingebaut worden sein. Mit dem Einbau des Filters erhöht sich außerdem der Wiederverkaufswert des Fahrzeuges. Die Antragsformulare für die staatliche Förderung sind auf der Internetseite des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) unter www.pmsf.bafa.de abrufbar.

Komplettlösung unter der Haube

NOx- und PM-Abgasreinigung für EU-Stufe IV von Emitec

ABGASNACHBEHANDLUNG. Als Neuhheit präsentierte Emitec auf der vor kurzem zu Ende gegangenen Agritechnica in Hannover erstmalig das SCRi-System für Traktoren. Hierbei handelt es sich um eine von Emitec entwickelte, integrierte Systemkombination zur Verminderung der Emissionen von Dieselpartikeln und Stickoxiden (NOx).

Das SCRi-System bietet das Potenzial, mit modernen Motoren mit Hoch-

druckeinspritzung, Aufladung und angepasster Abgasrückführung die sehr strengen Emissions-Anforderungen der zukünftigen EU-Stufe IV zu erfüllen. Auf den Motorprüfständen von Deutz und Emitec hat das System bereits seine Leistungsfähigkeit bewiesen: Die Emissions-Zielwerte wurden sicher erreicht; das Konzept ermöglicht es, den Motor auf optimalen Kraftstoff-Verbrauch auszuliegen und abzustimmen.

Risiken durch Bio-Kraftstoffe?

FORSCHUNG. Amerikanische Wissenschaftler prognostizieren nun, dass ein Ausbau der Bio-Kraftstoffproduktion das Weltklima erheblich schädigen würde. Im Magazin Science fordern sie daher anlässlich des Klimagipfels in Kopenhagen eine Korrektur der Energiepolitik. Aufgrund der Verknappung fossiler Rohstoffe werde demnach in den kommenden Jahrzehnten der Druck zur Nutzung von Energiepflanzen zur Kraftstoffherstellung massiv steigen.

Nach Untersuchungen der Wissenschaftler sind die Bio-Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen jedoch keine klimaneutrale Alternative zu Erdöl und Erdgas. Zwar entsteht bei ihrer Verbrennung lediglich so viel CO₂ wie die Pflanzen während ihres Wachstums gespeichert haben; betrachtet man aber auch den Klimagas-Ausstoß während der Produktion, verschlechtert sich die Bilanz. Wissenschaftler des amerikanischen Marine Biological Laboratory (MBL) haben das kürzlich mit Simulationen nachgewiesen.

Zwei Szenarien der Ausweitung der Produktion wurden untersucht. Das erste geht davon aus, dass naturbelassene Gebiete in Anbauflächen umgewandelt werden, während im zweiten lediglich die Nutzung bestehender Flächen durch stärkere Düngung intensiviert wurde, um die steigende Nachfrage nach Bio-Kraftstoff decken zu können. In beiden Fällen ergaben sich Konsequenzen für das Klima. Für die Flächen-gewinnung im ersten Modell müssten Wälder gerodet werden und damit folglich CO₂-speichernde Pflanzen zerstört werden. Dieses wäre im zweiten Modell nicht der Fall; jedoch würden beim Düngen große Mengen Distickstoffmonoxid (N₂O) freigesetzt.

Emitec zeigte auf der Agritechnica einen aktuellen Traktor Same Deutz Fahr Agtron 610 mit Deutz-Motor TCD 2012, bei dem die komplette Abgasreinigung unter der Motorhaube integriert ist. Die Sicht des Fahrers und der Arbeitsbereich der Maschine bleiben damit wie gewohnt erhalten. Mit der SCRi-Abgasreinigung können die Motoren auf geringsten Verbrauch eingestellt werden. Das senkt den Kraftstoffverbrauch um rund vier Prozent und soll helfen, den Aufwand zu amortisieren.

Zum SCRi-System entwickelte Emitec ein komplettes AdBlue-Dosiersystem, bestehend aus Harnstoff, Förderpumpe, Regelventil und Einspritzvorrichtung, da-

**Sauberes Arbeiten
in der Natur: Als
Neuheit präsentierte
Emitec auf der Agri-
technica in Hannover
erstmalig das SCRi-
System für Traktoren.**

Foto: Emitec



zu die elektronische Regeleinheit und die zugehörigen Sensoren und Leitungen. Dieses System kann auch autonom arbeiten, also unabhängig vom Motorsteuer-

gerät. Dadurch eignet sich auch das Dosiersystem sowohl für den Serien-Einsatz, als auch für mögliche Nachrüstungs-Lösungen.

Filter einbauen, Mautgebühr sparen, Innenstädte befahren!

LKW und Busse, die mit einem Baumot-Filtersystem nachgerüstet sind, erhalten die grüne Feinstaubplakette. Damit profitieren Sie auf Dauer vom freien Zugang zu allen europäischen Umweltzonen. LKW sparen auch Autobahngebühren.*

*Bis zu 8'400 Euro pro 100'000 km bei Euro II.

**Baumot-Dieselpartikelfilter – wirksam,
zertifiziert, zuverlässig**



Freie Fahrt und Einlass in die
Umweltzonen der Innenstädte.



Umwelt schonen und dabei
Mautgebühr sparen.



Baumot Deutschland GmbH Mainstrasse 2-6 | 45663 Recklinghausen

Tele +49 (0) 2361 302 310 | info@baumot.de | www.baumot.de

Weitere Niederlassungen in Berlin und München

BAUMOT

innovative Abgasnachbehandlung

Fotos: Twintec

Die Zeit drängt: Im Pkw-Bereich läuft die Nachrüstförderung von Partikelfiltern zum Ende des Jahres aus.



Jetzt schnell Nachrüsten

●●● Frist für Bezuschussung von Partikelfiltern läuft aus

PARTIKELFILTER. Die Nachrüstung von Pkw und Nutzfahrzeugen mit umweltfreundlichen Rußpartikelfiltern ist unkompliziert und spart bares Geld: Pkw-Besitzer kommen bekanntlich seit August in den Genuss von 330 Euro Prämie direkt aufs Konto. Für die Besitzer von schweren Nutzfahrzeugen wurde die Förderung der Nachrüstung über das De-minimis-Pro-

gramm des Bundes ab 2010 sogar von 2000 auf bis zu 3600 Euro je Fahrzeug angehoben. Bei beiden Fördermaßnahmen drängt jedoch die Zeit.

Vor allem Pkw-Besitzer sollten unverzüglich nachrüsten, wenn sie sich die 330 Euro Zuschuss noch sichern wollen: Die Frist läuft Ende diesen Jahres ab. Die Anträge auf Auszahlung der Barprämie können zwar noch bis zum 15. Februar beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gestellt werden; der Filter muss aber laut Förderrichtlinie zwingend bis zum 31. Dezember im Fahrzeug verbaut sein. Die Werkstätten rechnen daher für die letzten Wochen der Förderung mit einem Ansturm. Wer eventuelle Wartezeiten über den 31. Dezember hinaus und damit den Verlust der Barprämie vermeiden will, sollte also sofort in Aktion treten. Sonst müssen die Kosten der Nachrüstung von durchschnittlich 650 Euro allein getragen werden. Zur Deckung der Nachfrage hat Twintec seine Produktion

über das gesamte Partikelfilter-Sortiment deutlich erhöht.

Für die Halter schwerer mautpflichtiger Nutzfahrzeuge wird die Nachrüstung 2010 noch günstiger: Im Rahmen des De-minimis-Programmes des Bundes zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs wurde der Zuschuss von bis zu 2000 Euro pro Nachrüstung nun auf 3600 Euro erhöht und damit fast verdoppelt. Die seit dem 1. Januar 2009 gültige neue Mauthöheverordnung sieht ohnehin Mauteinsparungen für nachgerüstete Fahrzeuge vor. Dazu gibt es die Grüne Feinstaubplakette. Nicht zu vergessen: Wie bei den Pkw haben nachgerüstete Nutzfahrzeuge einen höheren Wiederverkaufswert.

Nach Abzug der De-minimis-Förderung verbleibt für den Halter nur noch ein Eigenanteil von wenigen hundert Euro. Dieser amortisiert sich durch die Mautersparnis von 2,1 ct/km im Durchschnitt schon nach etwa 20.000 km. Ab 1. Januar 2011 verdoppelt sich die Mautspreizung sogar auf 4,2 ct/km. Also höchste Zeit, das Förderjahr 2010 voll auszunutzen.

Anzeige



Anträge können bereits seit dem 1. November wieder gestellt werden. Mit der Nachrüstung darf allerdings nicht vor dem 1. Januar 2010 begonnen werden. Für die Beantragung ist das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zuständig. Antragsfrist für eine Förderung im Jahr 2010 ist der 31. März nächsten Jahres.



Nicht auf die lange Bank schieben: De-minimis-Antrag zur Nachrüstung.

Das runde „Grüne“ ist gefragt

●●● Umweltzonen aktualisieren Zufahrtsbeschränkungen

UMWELTZONEN. Die Zahl der Umweltzonen in Deutschland nimmt weiter zu und so werden auch mit dem anstehenden Jahreswechsel neue Städte die entsprechenden Zufahrtsbeschränkungen ausrufen bzw. bereits bestehende Regelungen weiter verschärfen. Mit Berlin und Hannover werden dabei zum 1. Januar 2010 übrigens die ersten Umweltzonen die freie Zufahrt von Fahrzeugen ausschließlich mit grünen Plaketten gestatten. Zu den gänzlich neuen Umweltzonen

in Deutschland werden neben Bonn auch Freiburg/Br., Heidelberg, Münster, Osnabrück (4. Januar 2010) sowie Pfinztal zählen. Im westfälischen Münster ist dabei die Zufahrt gleich zu Beginn nur noch mit Gelben und Grünen Plaketten zulässig. Diese Farbkombination gilt nach Angaben von „The climate company“ mit Beginn des neuen Jahres auch in den Städten Augsburg, Bremen, Frankfurt/M., Köln, München (ab 1. Oktober 2010) sowie Stuttgart (ab 1. Juli 2010).

Zu den weiteren, aktuell gültigen Umweltzonen, die jedoch nach wie vor mit einer Roten, Gelben oder Grünen Plakette befahren werden dürfen, gehören neben Düsseldorf, Heilbronn, Herrenberg, Ilsfeld, Karlsruhe, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim und Mühlacker, Teile von Mühlheim/Ruhr, Pleidelsheim, Pforzheim, Reutlingen, Schwäbisch Gmünd und Tübingen. Eine gewisse Sonderrolle nimmt schließlich noch die Gelb/Grüne Umweltzone Ruhrgebiet ein. Zu den einzelnen Stadtgebieten zählen neben Bochum auch Bottrop, Castrop-Rauxel, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herne, Herten sowie Oberhausen und Recklinghausen.



Wir sorgen für
saubere Luft
mit dem **Feelpure DPF System** **Rußpartikelfilter**



4
K-S 2607

NANO PM -99%
Rußpartikel werden bis zu 99% vermindert

Zusätzlich NO₂ -50%
Durchschnittlich 50% Reduzierung von NO₂

KBA ZUGELASSEN

- Freie Fahrt in allen europäischen Umweltzonen
- Funktioniert auch im Stop and Go Betrieb bei niedrigen Abgastemperaturen
- Lange Serviceintervalle und Lebensdauer, geringe Wartungskosten
- Günstigere Mauteinstufung

Weitere Infos unter: feelpure@pneumobil.info oder beim **Service Center Tel. 0 18 05 - 33 780 150**

INTERVIEW

Vom nice-to-have zum need-to-have

Das Unternehmen Anders Nielsen & Co. (Ancotrans) wurde 1882 in Kopenhagen gegründet. Mit über 500 Lkw und 1000 Chassis ist das Unternehmen Tag für Tag in Deutschland, Dänemark und Schweden im Einsatz. Umweltverträglichkeit ist für den Logistiker ein wichtiges Thema, wie auch unser Gespräch mit der Geschäftsführerin Frau Anne Kathrine Steenbjerge zeigt.

Worin sehen Sie die größte Schwierigkeit für die Umsetzung von umweltschonenden Maßnahmen in der Transport- und Logistik-Branche?

Steenbjerge: In der Situation, in der sich unsere Branche derzeit befindet, ist es schwierig, zu investieren und substanzielle Veränderungen herbeizuführen. Generell ist die größte Heraus-

forderung im Bereich der Umweltverträglichkeit der Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen. Hier sind aufgrund der hohen Gewichte nur sehr schwer und in sehr kleinem Umfang Reduktionen realisierbar und es geht somit vor allem um die Summe aller kleinen Einsparungen.

Wann wurden bei Ancotrans die ersten Projekte für eine nachhaltige Transport-Logistik umgesetzt und was hatte den Ausschlag hierfür gegeben?

Steenbjerge: Im Rahmen unserer Bestrebungen, der modernste und innovativste Dienstleister am Markt zu werden, haben wir vor zwei Jahren begonnen, die ersten Projekte umzusetzen und auf den Weg zu bringen. Auslöser ist das Bewusstsein der eigenen Verantwortung für den Klimawandel und die Maßnahmen dagegen. Weiterer Auslöser ist eine zunehmende Nachfrage für „grüne“ Logistik seitens unserer Kunden.

Inzwischen haben Sie in Ihrem Unternehmen standortunabhängig weitere Maßnahmen implementiert. Welche sind das und haben Sie bereits Pläne für künftige Projekte?

Steenbjerge: Wir veranlassen regelmäßige Fahrtrainings für alle unsere Fahrer. Besonderer Schwerpunkt hierbei ist eine umweltschonende und verantwortungsvolle Fahrweise. Wir haben ein Fleet-Management-System implementiert, um die Auslastung des Materials zu erhöhen und gleichzeitig den Anteil an Leerfahrten zu minimieren. Dieses System wird uns in die Lage versetzen, unseren Kunden ab Anfang 2010 eine individuelle, transportbezogene CO₂-Bilanz zur Verfügung zu stellen. Auf der technischen Seite haben wir die Arbeitsanweisungen für die Fahrer verändert und erweitert, z. B. mit ständigen Kontrollen des Reifendrucks sowie einem Leerlaufverbot, das die Fahrer verpflichtet, im Stand den Motor abzuschalten. Darüber hinaus sind unsere Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet und wir befinden uns in der Testphase für Start-/Stopp-Regelsysteme vergleichbar mit denen, die es im Pkw-Bereich gibt.

Ancotrans blickt auf eine lange Firmengeschichte zurück. Wie hat sich die Nachfrage nach „grünen“ Logistik-Leistungen Ihrer



Foto: Ancotrans

Transport und Umwelt: Ancotrans hat vor zwei Jahren mit der Umsetzung erster Umweltschutz-Programme begonnen.

Meinung (z. B. auch in der Wirtschaftskrise) verändert? Und wie könnte sich die Nachfrage zukünftig entwickeln?

Steenbjerge: Derzeit ist „grüne“ Logistik ganz klar ein „nice-to-have“ und wir sehen erst seit wenigen Jahren eine wachsende Nachfrage nach Konzepten und Antworten auf diese Fragestellungen. Nach unserer Überzeugung wird es aber, gerade in der Zusammenarbeit mit großen, global agierenden Kunden in naher Zukunft zu einem „need-to-have“ werden.

Die Leistungen von Ancotrans werden in Dänemark, Schweden und Deutschland angeboten. Unterscheiden sich, Ihrer Erfahrung nach, die Anforderungen oder auch die Nachfrage für „grüne“ Logistik-Dienstleistungen in den Ländern?

Steenbjerge: Wir sehen derzeit nur kleine Unterschiede in den Fragestellungen und den kundenseitigen Anforderungen. Da

es sich bei unseren Kunden vielfach um große, global agierende Reeder, Speditionen und Industriekunden handelt, sind deren Anforderungen normalerweise ebenfalls global definiert.

Sie setzen für einige Leistungen auch Subunternehmen ein. Inwiefern fließen bei der Vergabe dieser Aufträge auch Umweltkriterien ein?

Steenbjerge: Dies ist eines der Gebiete, dem wir in Zukunft noch mehr Aufmerksamkeit widmen werden. Neben den oben bereits genannten Anforderungen an das Fahrverhalten und die Kontrolle einiger technischer Parameter haben wir die Einführung des Flotten-Management-Systems und die damit verbundenen Telematikanbindungen bei allen unseren Subunternehmern und deren Fahrzeugen durchgeführt. Basierend hierauf arbeiten wir derzeit daran, weitere Anreize für die Fahrer zu schaffen, indem wir z. B. ein vom individuellen CO₂-Ausstoß abhängiges Bonussystem schaffen.

Kosten & Energie sparen

Die Erdölreserven nehmen ab, die Preise steigen, die regionalen Unruhen wirken immer globaler und trotzdem werden Öle in mehr als 90% aller Fälle noch immer zu früh gewechselt. Hinzu kommt, dass die Maschinen meistens über 10% mehr an Kraftstoff verbrauchen als erforderlich.

Im Laufe der Zeit entstehen bei den Maschinen Leistungsverluste von bis zu 20%. Die Maschinenanwender verlieren so wöchentlich bis zu einem Arbeitstag.

„KOSTEN UND ENERGIE SPAREN - mit moderner Öl-, Filter- und Sensortechnik“ ist zeitgemäß und wird durch bewährte Produkte erreicht.

In unseren Fachtagungen erfahren Sie von unseren hochkarätigen Referenten, die sich mit dieser Thematik seit mehreren Jahrzehnten befassen, wertvolle Einzelheiten zum Thema Kosten & Energie sparen.



Ölwechselfreie Maschinen

Informieren Sie sich über das KLEENOIL PANOLIN System ICC, welches mit dem Industriepreis 2009 ausgezeichnet wurde. Neben dieser prämierten Neuentwicklung sind weitere Themen geplant:

- Reduzierung von Maschinenbetriebskosten bei gleichzeitiger Kraftstoff- (Energie-) Einsparung von über 10 %
- Biologisch schnell abbaubare Hydraulik- und Schmieröle unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten
- Ölanalysen - ein Instrument für Schadensfrüherkennung
- Gesetzeslage und Haftungsrisiken mit dem Schwerpunkt Umweltschadensgesetz

Umweltschadensgesetz

In der aktuellen Gesetzeslage, insbesondere im Umweltschadensgesetz, schlummern nahezu unkalkulierbare Haftungsrisiken. Die eintägigen Fachtagungen vermitteln Ihnen Kenntnisse, wie Sie in erheblichem Umfang Kosten und Energie effizient und mit minimalem Aufwand einsparen können.

Die Veranstaltungen werden von der KLEENOIL PANOLIN AG organisiert und finanziell unterstützt. KLEENOIL PANOLIN Kunden zahlen eine ermäßigte Teilnahmegebühr. Die Termine und Veranstaltungsorte finden Sie aktuell auf der Homepage: www.kleenoilpanolin.com/de/home/fachtagung

NEUES JAHR – NEUES GELD

Kaum ist die Antragsfrist für 2009 ausgelaufen, gehen die Förderprogramme zur Mautharmonisierung auch schon in die Runde fürs neue Jahr. Seit dem 1. November 2009 können die Förderanträge für die Programme De-minimis und Aus- und Weiterbildung wieder beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eingereicht werden – mit einigen wesentlichen Änderungen.

So wurde der Fördersatz je schweres Nutzfahrzeug von 600 auf 1400 Euro angehoben. Für die Berechnung wird die Zahl der zum 31. Oktober 2009 verkehrsrechtlich zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge mit diesem Fördersatz multipliziert. Angerechnet werden allerdings nur noch die Fahrzeuge, bei denen der Antragsteller selbst Eigentümer oder in der Zulassungsbescheinigung als Halter eingetragen ist.

Regeln beachten

Der Höchstförderbetrag bleibt mit 33.000 Euro auf dem Niveau 2009. Antragsberechtigt sind Güterkraftverkehrsunternehmen,

die mindestens ein Nutzfahrzeug mit einem zul. GG von 12 t haben. Wichtig ist, dass die Maßnahmen nicht vor der Antragstellung und frühestens am 1. Januar 2010 begonnen werden dürfen. Gestellt werden können die Anträge für 2010 für die De-minimis-Förderung bis zum 31. März 2010 und für die Aus- und Weiterbildungsförderung bis zum 15. Februar 2010.

Bearbeitet werden die Anträge entsprechend dem Eingangszeitpunkt, wobei hier das Datum der vollständigen Unterlagen zählt. Auch die Höchstbeträge für die förderfähigen Maßnahmen des De-minimis-Programmes wurden erhöht. Die größte Steigerung schlägt mit 1600 Euro mehr bei den fahrzeugbezogenen Maßnahmen zu Buche. Damit liegt der Höchstsatz hier bei 3600 Euro für

FÖRDERPERIODE 2010 ist gestartet

ANTRAGSVERFAHREN: Für den Förderzeitraum 2010 können jetzt die Anträge beim BAG gestellt werden.

Förderprogramm A24

**Antrag auf Förderung
des Aus- und Weiterbildungs-**

Förderprogramm DM

**Antrag auf Gewährung einer
„De-minimis“-Beihilfe**

BAG – Zuwendungsverfahren
Postfach 190311
50500 Köln

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung über die Förderung der
Sicherheit und der Umwelt in Unternehmen des
Straßenkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen
vom 19.10.2009

**Der Antrag muss bis
beim Bundesamt
eingegangen sein**

1. Antragsteller

Firma

bzw. Name

Anschrift (Str.

Handelsregister

Ansprechpartner/in

Name

☐ Frau ☐ Herr

Tatsachen

Bankverbindung (Antragsteller/in)

Fotos: Dolezych, Pirelli, TÜV Süd, sh

2010. Für personenbezogene Maßnahmen wurde der Satz von 800 auf 1400 Euro angehoben und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung um 900 auf 2500 Euro erhöht.

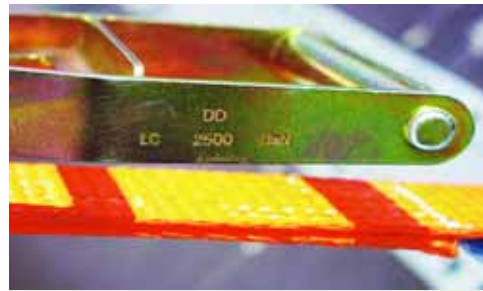
Zuschüsse für Qualifizierung

Bei der Aus- und Weiterbildung werden vorrangig Berufsausbildungen zum Berufskraftfahrer bzw. zur Berufskraftfahrerin gefördert. Hier können die Zuschüsse bis zu 60 Prozent bzw. für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) sogar 70 Prozent betragen. Ebenfalls mit Zuschüssen in dieser Höhe sind allgemeine Weiterbildungen für die Beschäftigten der Unternehmen bedacht. Für spezifische Weiterbildungen liegt der Höchstsatz bei 25 Prozent sowie 35 Prozent für KMU. Weitere Informationen und Anträge sind beim BAG erhältlich.

Investitionsmöglichkeiten

Die Möglichkeiten für die Förderungen sind groß und decken verschiedene Produktbereiche ab. Da aber wie so oft vor dem Geld die Einhaltung von festgelegten Regeln und die Anträge stehen, sind ein paar Gedanken im Voraus unumgänglich. Wird also eine Investition geplant, kann es sich lohnen, einmal genauer zu prüfen, ob eine Förderung möglich ist und in welcher Höhe. Einige Hersteller geben hier auch Hinweise und Hilfestellungen. Im Folgenden sind beispielhaft einige Bereiche aufgeführt, welche Produkte und Maßnahmen in die fahrzeug- oder personenbezogenen sowie effizienzsteigernden Maßnahmen und Aus- und Weiterbildung fallen können.

ERHÖHT: Bis zu 33.000 Euro Förderung sind auch 2010 wieder möglich.



SICHER LADEN: Das De-minimis-Programm schließt auch Hilfsmittel für die Ladungssicherung ein.

PARTIKEL-FILTER: Zu den förderfähigen fahrzeugbezogenen Maßnahmen zählt auch die Nachrüstung mit Partikelfiltern.



LADUNGSSICHERUNG

Das Thema Ladungssicherung ist nicht nur im Berufsalltag des Güterkraftverkehrs wichtig, sondern die Anschaffung der Hilfsmittel zur optimalen Ladungssicherung können im Rahmen des Programmes für fahrzeugbezogene Maßnahmen gefördert werden. In der Richtlinie werden hier unter anderem Lademulden, Zurrwinden, Ladehölzer, rutschhemmende Unter- und Zwischenlagen, Ketten, Seile, Planen, Netze und viele weitere Beispiele aufgeführt, für die Fördergelder beantragt werden können.

FAHRERASSISTENZSYSTEME

Ebenfalls in den Bereich der fahrzeugbezogenen Maßnahmen kann die Anschaffung von Navigationssystemen und Sicherheitsausstattungen wie ESP, Spurassistent, Bremsassistent oder einem Kamerasystem zum rückwärtigen Rangieren fallen. Die Assistenzsysteme können die Sicherheit erhöhen und damit einen Beitrag leisten, Unfälle und Folgen mit Schäden und Kosten zu reduzieren.

PARTIKELMINDERUNGSSYSTEME

Auch die Nachrüstung der Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Rußpartikelfiltern kann für Güterkraftverkehrsunternehmen mit den Förderprogrammen günstiger ausfallen. Die Anschaffung von Partikelfiltern bringt zudem Einsparungen bei den Mautkosten und ermöglicht es dem Unternehmen, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG

Die Pflicht für die Ausstattung der Mitarbeiter mit einer entsprechenden Schutzkleidung liegt beim Arbeitgeber. Gerade im



SCHULE MACHEN: Zuschüsse bis zu 60 bzw. 70 Prozent sind für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen möglich.

Gefahrgutbereich, aber auch ansonsten, geben Schutzkleidungen aus verschiedenen Elementen persönlichen Schutz. Auch für diese Aufwendungen besteht die Möglichkeit der Förderung für Güterkraftverkehrsunternehmen über das Feld personenbezogene Maßnahmen.

TELEMATIKSYSTEME & CO.

Telematik- und Kommunikationslösungen und Flotten-Management-Systeme ermöglichen die Koordinierung von Transporten und Abläufen, können Leerfahrten vermeiden und damit die Effizienz steigern. Unter genau diesem Aspekt führt die Förderrichtlinie auch entsprechende Maßnahmen auf, für die Fördergelder beantragt werden können.

QUALIFIZIERUNG FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Seit September greift nun das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz und stellt entsprechende Anforderungen. Ob Grundqualifikation oder die regelmäßige Weiterbildung – kein unerheblicher Kostenfaktor, den es damit zu berücksichtigen gilt. Daher können sich hier die Möglichkeiten des Förderprogramms Aus- und Weiterbildung auszahlen.

GEFAHRGUT UND SICHERHEIT

Die Fördermöglichkeiten für die Qualifizierung erstrecken sich aber noch weiter und können beispielsweise auch für Ausbildungen für Gefahrgutfahrer oder zum Sicherheitsbeauftragten beantragt werden.





**Berufsbildungszentrum
Straßenverkehr**

Cars, Trucks & Training

Unser Programm – Ihre Sicherheit

Achtung: Unternehmer mit Zuwendungsbescheid – schließen Sie Ihren Vertrag bis Ende 2009!

- Ladungssicherung
- wirtschaftliches/defensives Fahren
- Sicherheitsprogramme Bus, Lkw, Tkw
- komplette BKrFQG-Weiterbildung
- Seminar Stress + Informationsverarbeitung
- Seminar Ermüdung + Schlaf

Telefon: (0 36 31) 62 39 29
Telefax: (0 36 31) 62 39 37
www.bbz-nordhausen.de
bbz-truck-training@t-online.de

>> @

Mieten spart Piepen

>> www.vehiclerent.de <<



Abgastechnik • Rohrsysteme • Tanks



Jetzt grüne Plakette sichern!

Mauterhöhung und Umweltzonen?

- Kein Problem mit BORGES Rußpartikelfiltern



5.900,-€

MAN L 2000



3.900,-€

Mercedes Atego



5.800,-€

MAN F 90



5.900,-€

Mercedes LK11-15t



4.900,-€

Mercedes Actros



5.800,-€

Renault Magnum

Borges Rußpartikelfilter gibt es auch für andere Nutzfahrzeuge ab 7,5t.

Borges GmbH • Vor den Specken 12 • 30926 Seelze • www.borges-seelze.de
Tel. +49 (0) 5137 8279-0 • Fax +49 (0) 5137 8279-79 • info@borges-seelze.de

Foto: FU Berlin/David Ausserhofer

Zukunft mit **FACHWISSEN**

LEBENSLANGES LERNEN:
Qualifizierung ist für die sich
schnell verändernde Trans-
port- und Logistik-Branche
ein wichtiger Baustein.

WEITERBILDUNGSWEGE der Transportbranche

Ob Management oder Fahrer – qualifizierte Fachkräfte sind ein wichtiges Standbein für jedes Transportunternehmen.

In der globalisierten Transportwelt ist das notwendige Wissen dabei ebenso im Fluss wie die Waren – wer mithalten will, muss stetig lernen und kann mit Aus- und Weiterbildungen in die Zukunft investieren.

Im hektischen Berufsalltag werden Seminare und Schulungen häufig hinten angestellt – andere Aufgaben haben Priorität. Auf lange Sicht kann dieses jedoch zu einer empfindlichen Stolperfalle werden.

Dabei zeigen die zeitlichen und finanziellen Investitionen in Weiterbildungen schnell ihre Wirkung: Sicherheitsschulungen helfen, Unfälle zu vermeiden, neues Fachwissen kann neue Ideen und Wege sowie effizientere Abläufe ins Auge bringen und damit wieder Zeit und Kosten sparen. Gerade in auftragsschwachen Zeiten bietet sich hier eine Chance und zunehmend werden Stimmen hörbar, die mit Qualifizierung gestärkt aus der Krise hervorgehen wollen.

Aufstieg Management

Der Weg zu höherer Qualifizierung im Management führt meist über ein Studium. Neben den klassischen Studiengängen gibt es hier auch duale Angebote, bei denen gleichzeitig eine betriebliche Ausbildung und ein Studium absolviert werden können. Diese Weiterbildungs-

möglichkeiten stehen jedoch nicht allen offen, da meist formale Auflagen wie Abitur oder vorhergehender Hochschulabschluss für die Zulassung notwendig sind. Aber auch hier gibt es Angebote, für die andere Kriterien, wie z.B. Berufspraxis, gelten. Auf den folgenden Seiten gibt eine Übersicht einen Überblick über Angebote, ihre Zulassungsvorgaben und mehr. Zudem hat NFM mit unterschiedlichen Anbietern für Studiengänge Gespräche geführt.

Berufskraftfahrer-Pflicht

Nicht nur im Management, auch in den anderen Bereichen der Transportunternehmen ist Kompetenz gefragt. Insbesondere seit dem 10. September 2009 kommen auf Berufskraftfahrer im Güterkraftverkehr neue Anforderungen mit dem gesetzlichen Hintergrund Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz.

Darüber hinaus sind in vielen Bereichen Gefahrgutscheine, Ladekranscheine und anderes gefragt, um bestehende oder neue Transportbereiche anbieten zu können. Das Angebot an Schulungen ist auch hier vielfältig. Auch hier gibt der Investitions-Planer im Folgenden einen Einblick zu möglichen Schulungsanbietern als Übersicht.

Berufskraftfahrer-Qualifikation



Sie sind Berufskraftfahrer oder Unternehmer?

Der ADAC bietet Ihnen alle Module zur neuen Lkw-Weiterbildung nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz an – bundesweit und in einheitlich hoher Qualität. Buchen Sie frühzeitig.

Weitere Informationen:

☎ 0 180 5 12 10 08*

www.adac.de/berufskraftfahrer

E-Mail: berufskraftfahrer@adac.de

*14 Cent/Min. aus dem deutschen Festnetz;
max. 42 Cent/Min. aus Mobilfunknetzen.



Ein Gespräch zum Studiengang **TRANSPORTWESEN**

Neue Technologien, Vorschriften und Möglichkeiten – die Welt des Transportes und der Logistik verändert sich rapide und stetig. Nicht zuletzt mit dieser Entwicklung wächst auch die Bedeutung von Fachwissen und Qualifizierung. An der Bremerhavener Hochschule wird seit mehr als 30 Jahren der Studiengang Transportwesen angeboten.

Nachgefragt: Prof. Dr. Wieske ist seit 1999 Hochschullehrer an der Hochschule Bremerhaven.

Fotos: HS Bremerhaven, sh

INTERVIEW

„Ein langfristiges Geschäft“

NFM wollte mehr über die Aussichten für die Branche und die Qualifizierung wissen und hat daher Prof. Dr. Wieske, Hochschullehrer am Studiengang Transportwesen/Logistik und Direktor des Instituts für Logistik-Recht und Risk-Management an der Hochschule Bremerhaven, getroffen.

Aufgrund der Globalisierung und technischen Neuentwicklungen unterliegt die Transportwirtschaft einem steten und teilweise sehr schnellen Wandel – gleiches gilt für die Inhalte in der Ausbildung. Wie hat sich der Studiengang Transportwesen seit dem Beginn zu heute inhaltlich verändert?

Prof. Dr. Wieske: Der Studiengang Transportwesen/Logistik besteht an der Hochschule Bremerhaven seit mehr als 30 Jahren als eigenständiger Studiengang. Er ist damals aus dem Studiengang Nautik der früheren Seefahrtsschule hervorgegangen. In diesen Jahren gab es mindestens drei große Veränderungen: zwei unter der Überschrift des Diplomabschlusses und die jüngste mit der Einführung des Bachelors und dem darauf aufbauenden Master. Die inhaltlichen Veränderungen sind dabei ein fortlaufender Prozess, man kann also nicht sagen, dass plötzlich etwas ganz Neues kam.

Auch die Gesellschaft hat sich in den vergangenen Generationen verändert. Welche Entwicklung gab es bezüglich der Bewerberstruktur?

Prof. Dr. Wieske: Die Anzahl der weiblichen Studenten hat nach meinem Empfinden tatsächlich zugenommen, obgleich er weiterhin in der Studentenzahl männlich dominiert wird. Der Studiengang war schon immer mindestens deutschlandweit ausgerichtet. Die Internationalisierung hat dabei in den letzten fünf Jahren stark zugenommen, d. h. wir haben auch Studenten aus China und Fernost. Wir hatten schon immer stets eine Mischung aus Abiturienten und Abiturientinnen und aus Studenten mit beruflichem Hintergrund, die auf dem zweiten Bildungsweg die Fachhochschulreife erlangt haben. Ich denke, diese Mischung hat sich immer als gut für den Studiengang erwiesen. Auf der anderen Seite verlässt jedoch auch ein Drittel der Studenten den Studiengang ohne Abschluss. Meines Erachtens eine durchaus anerkennwürdige Entscheidung, denn man entscheidet sich vorher für einen Studiengang, ohne die konkreten Inhalte zu kennen.

Die Transportbranche ist stark von der Wirtschaftskrise betroffen. Welche Transportbereiche haben Ihrer Ansicht nach noch Zukunft?

Prof. Dr. Wieske: Ich würde sagen, dass es keinen Transportbereich ohne Zukunft gibt. Krise ist die Zeit vor dem Aufschwung und jeder Transportbereich hat seine Bedeutung. Sie alle sind Teil eines gesamthaften Systems. Wir haben momentan eine wirtschaftliche Delle, die aber, wie man an den amerikanischen Quartalszahlen erkennt, dort bereits wieder in ein Wirtschaftswachstum führt – und insofern glaube ich, können auch wir ganz hoffnungsvoll sein.

Zeigen sich auch für den Studiengang Transportwesen Auswirkungen?

Prof. Dr. Wieske: Wir erleben einen gestiegenen Aus- und Weiterbildungsbedarf. Unsere Anmeldungszahlen liegen in jedem Jahr weit über 120, das ist eigentlich konstant geblieben. Gleichzeitig zeigt sich beim Masterstudiengang, der ja bei Studenten mit ersten Berufserfahrungen oder einem vorherigen Studienabschluss ansetzt, dass hier die momentane Zeit, z. B. bei Kurzarbeit, verstärkt zur Weiterbildung genutzt wird.

Welche Trends und Entwicklungen sehen Sie für die Zukunft der Branche? Und worin sehen Sie die größte Herausforderung für den Studiengang Transportwesen, damit die Studenten den Anforderungen gewachsen sind?

Prof. Dr. Wieske: In der Branche kommt es auf ökologische, effiziente und auch ökonomische Erfolge an. Transportvorgänge haben immer auch ökologische Auswirkungen. Deshalb muss ökonomische Effizienz immer verbunden sein mit einem ökologischen Feedback. Dieser Verbindung versuchen wir mit Ansätzen von „green logistics“ gerecht zu werden.

Den Herausforderungen für den Studiengang haben wir uns langfristig gestellt. Wissenschaft zeichnet sich ja auch dadurch aus, dass man der Zeit ein Stück voraus ist. Daher stehen ökologische Inhalte und Effizienzsteigerung im Zentrum des Studienganges. Akut geht es für uns darum, die Bachelor- und Masteranforderungen umzusetzen. Unsere ersten Bachelor-Absolventen werden fertig und nun müssen wir sehen, wie die Ausbildung mit der Praxis übereinstimmt. Bildung ist ein langfristiges Geschäft. Hier muss man sich daher auch langfristig orientieren.

Straße, Schiene, Schiff und Luftfracht bieten unterschiedliche Transportmöglichkeiten – sehen Sie einen Trend, der einen der Verkehrsträger in den Vordergrund stellt?

LINDNER & FISCHER Fahrzeugbau GmbH



Riedheimer Straße 34 • 89129 Langenau
Tel.: (073 45) 96 14-0 • Fax: (073 45) 96 14-69
E-Mail: lifi@lindner-fischer.com • www.lindner-fischer.com

Lindner & Fischer: Seit 21 Jahren erfolgreich für SIE tätig!



Deutsche Qualität – zuverlässig – leistungsstark



Mineralöltransportfahrzeuge, Baustellenbetankungsfahrzeuge, Entsorgungsfahrzeuge, Saugfahrzeuge, Bitumenfahrzeuge, Ersatzteile, Reparatur und Serviceleistungen für Tank- und Silofahrzeuge u.v.m.

Niederlassungen:

16356 Seefeld, Gewerbeparkstraße 10, Telefon (03 33 98) 8 55 23
29683 Fallingb., Bockhorner Weg 4, Telefon (051 62) 9 81 90

www.adressimo.de

AdBlue
Funkfernsteuerung
Hebebühnen
Hallen und Tore
Ladungssicherung
Mobilkrane
Stapler
Tankanlagen und Tanktechnik
Turmdrehkrane
Verladesysteme

So oder so...

adressimo!



Fortlaufender Prozess: Auch die Studieninhalte wandeln sich fortlaufend.



Moderne Medien: Auch in der Ausstattung der Studenten ist der Wandel zu sehen.



Bewährt: Seit mehr als 30 Jahren bietet die Hochschule Bremerhaven den Studiengang Transportwesen an.

Prof. Dr. Wieseke: Unser Studium ist transporttechnisch und ökonomisch auf Generalisten ausgerichtet. Jeder Verkehrsträger kann an seinem Ort der richtige sein, d. h. wir sind in der Ausbildung für alle gleichermaßen offen. Wichtig ist sicher, dass die Nachfrage nach ökologischen Transporten steigen wird. Es kommt dabei jedoch immer auf den Einzelfall an. Es gibt unbestreitbare Vorteile des Lkw, wo es sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnlos wäre, eine Schiene oder Wasserstraße zu bauen. Auch eine Vertiefung eines Kanals oder Flusses ist ökologisch gesehen nicht einfach und bringt Folgen mit sich. Erst mit dem Modal Split ist ein ökologisch und ökonomisch sinnvoller Transport zu bewerkstelligen.

In Bremerhaven nehmen der Container- und RoRo-Verkehr eine wichtige Stellung ein. Konzentriert sich auch der Studiengang verstärkt auf eine Transportart?

Prof. Dr. Wieseke: Nein, wir konzentrieren uns nicht nur auf einige Beförderungsarten. Unser Ansatzpunkt ist Logistik. Natürlich haben wir den Containerhafen vor der Tür und damit ist Anschauungsmaterial leichter herbeizuführen. Aber wir fahren dann eben mit unseren Studenten auch zu einem internationalen Großflughafen, um den Verkehrsträger Lufttransport in Augenschein zu nehmen. Oder wir schauen uns Großlager oder Produktionsprozesse und -Logistik an. Hierbei sind wir durchaus deutschland- bzw. sogar europaweit orientiert.

Umweltschutz und Energieeffizienz gewinnen nicht zuletzt aufgrund gesetzlicher Vorgaben zunehmend an Bedeutung in der Transportwirtschaft. Wie stark fließen diese Themen inzwischen in den Lehrplan ein?

Prof. Dr. Wieseke: Alle Veranstaltungen werden von diesen Themen mehr oder weniger geprägt. Das beginnt bei Veranstaltungen zu Verpackungstechnik und geht bis zur Mathematik, wo man dann den CO₂-Bedarf ermitteln kann.

Gibt es Aufzeichnungen über die spätere Beschäftigung Ihrer Studenten?

Prof. Dr. Wieseke: Unsere Studenten sind weltweit tätig und es macht Spaß, ihnen bei Veranstaltungen wie den TW-Tagen in Bremerhaven oder bei der Transportmesse München wieder zu begegnen. Es zeigt uns, dass die Erinnerungen an die Hochschule nicht so schlecht sind. Die Welt der Logistik ist wirklich eine sehr weite, die eben nicht nur in Bremerhaven, sondern auf der ganzen Welt stattfindet.

Am Puls der Logistik-Branche

●●● Aus- und Weiterbildung am Chiemsee

AUSBILDUNGSSTÄTTE. Wer eine Karriere in der Logistik-Branche anstrebt, dem steht eine aufregende Laufbahn auf vier Rädern bevor. Der Markt und die Anforderungen im Logistik-Bereich wachsen dabei ständig und für die Zukunft erwarten viele Branchenkenner einen hohen Bedarf an Fachkräften. Genau hier setzt die eulac, die Europäische Logistik Akademie Chiemsee GmbH, ein. Seit 2007 werden in Kooperation mit dem Logistik-Kompetenz-Zentrum Aus- und Weiterbildungen angeboten. Neben der Ausbildung zum Berufskraftfahrer und Disponenten für internationales Verkehrswesen bietet die eulac z. B. auch die Weiterbildung zum Supply-Chain-Manager an. Im kommenden Jahr wird das Programm zudem um Schulungen in der Gesund-



Lernen am Chiemsee: Die eulac bietet verschiedene Kurse für die Logistik-Branche an.

Foto: eulac

heits-Logis-tik und im Katastrophenschutz weiter ergänzt. Mit dem eigenen Hotel bietet die Akademie den Bildungskunden eine Unterkunftsmöglichkeit direkt neben der Ausbildungsstätte.



BERUFSBEGLEITENDES DIPLOMSTUDIUM LOGISTIKMANAGEMENT

Neue Perspektiven für Ihre Karriere

- International anerkannte Weiterbildung für Führungskräfte, ELA-Zertifikat zum »European Master Logistician«
- 12-monatiges Studium, Zulassung ohne akademische Vorbildung möglich
- Ein gemeinsames Angebot der Universität St. Gallen und des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik.
- Sonderkonditionen für Absolventinnen und Absolventen des Kompakt Studiums Logistik der Deutschen Logistik Akademie



Besuchen Sie unsere Infoabende:

– 07.12.2009 in Basel
– 16.12.2009 und
13.01.2010 in St. Gallen

Weitere Informationen auf
www.diplom-logistik.unisg.ch

 **Fraunhofer**
ACADEMY

Lehrstuhl für Logistikmanagement



Universität St. Gallen



INTERVIEW zum berufsbegleitenden Diplomstudium

Der Diplomstudiengang Logistik-Management vom LOG-HSG der Universität St. Gallen und dem Fraunhofer IML ermöglicht Berufserfahrenen auch ohne Abitur und Hochschulabschluss, sich höher zu qualifizieren. Vize-Direktor LOG-HSG und Studienleiter Dr. Thorsten Klaas-Wissing hat mit NFM über Merkmale und Vorteile des Studienganges gesprochen.

Studienleiter: Dr. Thorsten Klaas-Wissing ist der Ansprechpartner für das berufsbegleitende Diplomstudium Logistik-Management an der Universität St. Gallen.

NACHGEFRAGT

Quereinsteiger höher qualifizieren

Welche Auslöser führten zu dem Angebot eines berufsbegleitenden Diplomstudien-ganges in Logistik-Management?

Dr. Klaas-Wissing: Logistik steht schon lange nicht mehr für das „simple Kistenschubsen“, für das sie früher einmal belächelt wurde. Logistik, aktuell häufig auch Supply-Chain-Management (SCM) genannt, ist für viele Unternehmen zu einer Quelle für strategische Wettbewerbsvorteile geworden. Insbesondere hinsichtlich Absolventen aus den höheren Ausbildungsgängen besteht daher akuter Nachholbedarf. Demgegenüber steht eine hohe Zahl von beruflich qualifizierten Mitarbeitern oder gar fachfremden Quereinsteigern, die sich bereits im Job mit Erfolg unter Beweis gestellt haben. Diese bieten aber das Potenzial, die Ausbildungslücke schneller zu schließen, als dies mit frischen Uniabsolventen möglich wäre. Genau in diese Lücke stoßen wir mit unserem Ausbildungsangebot.

Worin liegen die wichtigsten Vorteile und Unterschiede im Vergleich zu anderen Studienangeboten?

Dr. Klaas-Wissing: Wir unterscheiden uns in viererlei Hinsicht. Durch unsere Kooperation mit dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund können wir neben den betriebswirtschaftlichen auch die ingenieurwissenschaftlichen Aspekte der Logistik und des Supply-Chain-Managements abdecken. Jedes der Fachmodule wird inhaltlich durch einen einschlägig anerkannten Experten verantwortet. Dieser steht mit seinem guten Namen für die fachliche Qualität des Moduls und für die Qualität der engagierten Praxisreferenten. Wir bieten ein Netzwerk von Experten für Experten. Unsere Dozenten sehen sich nicht als Lehrer im eigentlichen Sinn – das funktioniert in der beruflichen Weiterbildung auch nicht. Unsere berufserfahrenen Teilnehmerinnen

und Teilnehmer bringen sehr viel Wissen aus verschiedensten Bereichen ihres Arbeitsumfelds mit. Wir verstehen uns somit zuerst als Katalysator zur Strukturierung und Aktivierung bestehenden Wissens und erst an zweiter Stelle kommt die Vermittlung von neuen Fachkenntnissen. Als Zulassungsvoraussetzungen gelten eine mindestens fünfjährige Berufserfahrung im einschlägigen Logistik-Bereich, wovon ca. drei Jahre Führungserfahrung nachgewiesen werden müssen, ein bestandenenes Assessment sowie eine Erlaubnis des Arbeitgebers. Weitere formale Zulassungsbedingungen, wie einen Hochschulabschluss oder das Abitur, gibt es nicht.

Im Vergleich zu einem Vollzeitstudium über mehrere Semester erscheinen 33 Unterrichtstage plus Studienreise wenig Zeit. Wie wird es dennoch möglich, eine entsprechend anerkannte hohe Qualifizierung zu erreichen?

Dr. Klaas-Wissing: Da haben Sie recht, das ist ein knappes, aber durchaus bewusst straff konzipiertes Zeitbudget. Wie gesagt, unsere Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen ja nicht mit leeren Händen bzw.

Anzeige



„Köpfen“ in den Kurs. Entsprechend ist unser Lehr- und Lernkonzept darauf ausgerichtet, das z. T. unstrukturierte Wissen zu ordnen, zu aktivieren und gezielt mit neuen Aspekten anzureichern, damit sich die Studierenden auch gegenseitig mit ihren Erfahrungen befruchten können. Natürlich muss dabei auch neuer Stoff gepaukt oder selbst erarbeitet werden. Dies geschieht vor allem durch aktivierende Lernstrategien, d. h. durch herausfordernde Fallstudien wie auch durch eine stark praxisbezogene Studien- und Diplomarbeit.

Die HSG besitzt sowohl die Akkreditierungen der EQUIS als auch der AACSB. Die Absolventen des Diplomstudiums Logistik-Management erhalten zudem die ELA-Zertifizierung. Wie wichtig sind die internationalen Anerkennungen?

Dr. Klaas-Wissing: Wir sind stolz darauf, das Zertifikat der European Logistics Association (ELA) – ELA Master Logistician on the Strategic Management Level an alle erfolgreichen Absolventen vergeben zu dürfen und zwar zusätzlich zum Weiterbildungsdiplom in Logistik-Management der Universität St. Gallen. Das macht uns in dieser Form einzigartig im deutschsprachi-

gen Raum. Unsere ersten Absolventen berichten uns, dass gerade die ELA-Zertifizierung in der internationalen Praxis eine immer höhere Bekanntheit und Akzeptanz erfährt. Aber auch die Reputation der HSG als führende Management-Hochschule Europas wie auch der hervorragende Ruf des Fraunhofer IML tragen maßgeblich zur Attraktivität des Abschlusses insbesondere im deutschsprachigen Raum bei.

Worüber sollten sich die Bewerber daher vor dem Studium unbedingt im Klaren sein?

Dr. Klaas-Wissing: Keine Frage, das Studium ist sehr anspruchsvoll und fordernd – sowohl in fachlicher, in persönlicher, zeitlicher wie auch in finanzieller Hinsicht. Sie sprechen richtig von „Bewerbern“ – man kann sich nicht einfach anmelden, sondern man muss sich bewerben und einen Assessmentprozess durchlaufen.

Vor der Bewerbung erfolgt eine ausgiebige Studienberatung. Hier kommt es durchaus vor, dass wir potenziellen Interessenten auch Angebote anderer Anbieter empfehlen. Nicht zuletzt gehen diese auch eine finanzielle Verpflichtung in Höhe von aktuell 27.000 CHF für Kursgebühren, zzgl. Kosten fürs Assessment, Reise, Unterbrin-

gung sowie Kosten für die Studienreise, ein. Unsere Erfahrungen mit diesem Prozedere sind sehr gut, denn die Bewerber sind sich im Klaren darüber, was sie erwarten dürfen, was von ihnen erwartet wird und dass Sie ihr privates und berufliches Umfeld über die zwölf Monate Studiendauer entsprechend organisieren müssen.

Worin sehen Sie die größten Herausforderungen für die Logistik-Branche?

Dr. Klaas-Wissing: Die stetig steigende Arbeitsteilung in unseren modernen, international vernetzten Volkswirtschaften stellt Unternehmen vor große Herausforderungen und macht die Aufgabenstellungen in der Logistik und im Supply-Chain-Management immer komplexer.

Innovative Technologien im Bereich des Materialhandlings, des Transports wie auch der Informationstechnologie ermöglichen zukünftig neue Organisationsformen und Prozessabläufe bei stetig kürzer werdenden Innovationszyklen. Da versteht es sich von selbst, dass das lebenslange Lernen einen immer höheren Stellenwert im Berufsleben einnehmen wird. Hier möchten wir mit unserem Diplomstudium einen wesentlichen Beitrag leisten.

**BACHELOR- & MASTERSTUDIENGANG
VERKEHRSWIRTSCHAFTS-
INGENIEURWESEN
FÜR EINSTEIGER & UMSTEIGER**

**JETZT NEU IM
WS 2009/10**

v-wing
Verkehrswirtschaftsingenieurwesen



**BERGISCHE
UNIVERSITÄT
WUPPERTAL**

**MOBILITÄT.
UMWELT.
LOGISTIK.**

WWW.V-WING.DE



Fotos: Fraunhofer IML



- ▲ **Erinnerung:** Die Teilnehmer der Studienreise stellen sich nach erfolgreicher Prüfung dem Fotografen.
- ◀ **Kreativität:** „Individuelle Transportlösungen“ konnten die Reisenden sehen.

STUDIENREISE In ferne Welten eingetaucht

Den Abschluss des gemeinsam vom Fraunhofer IML und der Universität St. Gallen angebotenen Diplomstudiums Logistik-Management bildet eine mehrtägige Studienreise. Die erste Reise des Studienganges führte in die fernen Logistik-Welten von Shanghai.

Kursleiterin Katrin Oswald (Fraunhofer IML) berichtet in ihrem Reisetagebuch, das wir hier in gekürzter Form wiedergeben, von den Erlebnissen der 14 Teilnehmer. Das gesamte Tagebuch wurde in der Institutzeitschrift des Fraunhofer IML „Logistik Entdecken“ veröffentlicht.

Tag 2: Montag, 27. April 2009

Am Montagmorgen standen als erste Programmpunkte der Yangshan Deepwater Port und Shanghai Lingang New City an, der über die über 30 km lange Donghai Bridge zu erreichen ist.

Bereits beim Passieren der sechsspurigen Bahn wunderten wir uns, dass wir neben zwei Lastwagen das einzige Fahrzeug waren, das die Brücke passierte. Auch beim Befahren des Hafengeländes sahen wir kaum Aktivitäten, obwohl hier jährlich rund 55.000 Schiffe beladen und damit 537 Mio. t Fracht umgeschlagen werden. Im Hafen angekommen, fehlte dann auch noch unser Ansprechpartner, der uns durch den Hafen führen sollte.

Während einige von uns sehr verwundert waren, waren diejenigen Teilnehmer, die schon beruflich in China zu tun hatten, weniger erstaunt. Kurzfristige Planänderungen gehören hier zum Alltag.

Tag 3: Dienstag, 28. April 2009

Jeder Tag nach dem Frühstück begann mit einem Stau, trotz des gut ausgebauten Verkehrsnetzes. Je weiter wir uns vom Stadtkern entfernten, desto ruhiger wurde der Verkehr und wir hatten Gelegenheit, die „raumoptimierte Nutzung von Verkehrsträgern“ zu beobachten, wie man sie in asiatischen Ländern häufig antrifft. Unser Ziel lautete Pinghu, wo sich eine Näherei befindet, die unter anderem Textilien für die Firma Charles Vögele herstellt. Dort sahen wir uns die Prozesse vom Zuschnitt der Stoffe bis zur Verpackung der fertigen Jacken, Hosen und Hemden an. Ein Näher verdient hier zwischen 150 und 200 Euro, was für die überwiegend jungen Leute viel Geld ist.

Tag 4: Mittwoch, 29. April 2009

Am Morgen machten wir uns auf den Weg nach Pudong zu Volvo Construction Equipment. Die erste Niederlassung von Volvo wurde 1992 in Peking gegründet mit Volvo Trucks. Bis heute sind alle Geschäftsbereiche erfolgreich in China eingeführt worden wie Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Busses, Volvo Aero und Volvo Financial Services. Von Volvo aus ging es weiter zum Pudong Airport, wo wir von der Firma PACTL begrüßt wurden. Auch hier wurden wir nach einer kurzen Firmeneinführung am Cargo-Terminal herumgeführt. Von hier aus ging es weiter zu DB Schenker, unserer letzten Firmestation an diesem Tag. Auch hier bekamen wir eine ausführliche Firmenvorstellung und wurden durch die Bürogebäude geführt.

Tag 6: Freitag, 01. Mai 2009

Am Freitagmorgen wurde es noch einmal ernst. Die Teilnehmer des Diplomstudiums Logistik-Management standen vor ihrer letzten Prüfung. Um dem ganzen den gebührenden akademischen Rahmen zu geben, fand die letzte Prüfung, die Präsentation der Diplomarbeiten, in der Tongji-Universität von Shanghai statt. Von hier aus, genauer gesagt vom Lehrstuhl für Global SCM, wurde auch das gesamte Programm der Studienreise organisiert, zusammen mit dem Lehrstuhl für Logistik-Management der Universität St. Gallen. Alle fünf Diplomarbeiten wurden sehr gut präsentiert. Somit war auch die letzte Prüfung für alle 14 Teilnehmer bestanden und die rundum gelungene Studienreise mit einem tollen Prüfungsergebnis abgerundet. Insgesamt bildete die Studienreise den Abschluss einer anstrengenden, lernintensiven und auch sehr spannenden Studienzeit.

Fahrschule

EU-Berufskraftfahrer-Qualifizierung



- Erwerb der Fahrerlaubnis
- Förderung durch BAG
- Weiterbildung
- Fahrer-Management (Fahrerdaten-Management)



Fahrschule Ferger – Wetzlar – Solms – Leun

Telefon: (0 64 41) 92 10 30 · Telefax (0 64 41) 92 10 31
E-Mail: j.ferger@t-online.de · www.fahrschule-ferger.de

www.nfm-verlag.de

Paletten jetzt einfach im Fahrzeug durchschieben!!

Mit Hydrarol „Vanloda“ können Paletten im Transporter einfach und schnell verschoben werden.

Interesse geweckt?
Dann schauen Sie auf unserer Internetseite vorbei.

<http://www.kaessmeyer-gmbh.de>



Alemannenstraße 27
D-89250 Senden
Telefon: +49 (0)7307 - 9492 - 0
Fax: +49 (0)7307 - 9492 - 26



the easy way of heavy load

HEAVYTRAILER

Spezialanfertigung und Verkauf von Spezialanlagentechnik

- Plateau-, Tieflatt-, Semi-Sattelauflieger
- ein- bis dreifach teleskopierbar
- nachlauf- oder hydraulisch gelenkt

HeavyTrailer AG
44119 Dortmund
Tel.: +49 (0) 23 1-72 08 40 - 0
www.heavytrailer.de

Anbieter/Studiengang	Zugangsvoraussetzung	Regelstudienzeit/-beginn	Kurzbeschreibung des Studienganges
Internationale FH Bad Honnef Transport-Management (Master of Arts)	Bachelor Management/Wirtschaft, Transport/Logistik o. ä. (mind. Note 3/4); TOEFL (Mind. 80 Pkt.) oder IELTS (Mind. 6.0 Pkt.).	4 Semester (3 Semester u. Master Thesis); September (Wintersemester).	Der Studiengang ist an den Bedürfnissen der nat. und intern. Transportwirtschaft ausgerichtet und qualifiziert zur Wahrnehmung von Fach- und Führungsaufgaben sowie zur Übernahme von Leitungspositionen. Die Konzentration liegt auf dem Transport-Aspekt, ohne dabei die Grundlagen der Logistik zu vergessen. So wird neben dem Güter- auch der Personenverkehr thematisch behandelt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Vermittlung von betriebs- und volkswirtschaftlichen Methoden, Konzepten und Inhalten.
Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie Bremen Fachrichtung Verkehr/Logistik (Staatlich geprüfter Betriebswirt)	Realschulabschluss.	4 Semester; z. B. Wintersemester, Sommersemester.	Dieser Studiengang geht schwerpunktmäßig auf den Bedarf der Verkehrswirtschaft ein. Die Qualifikation erfolgt in Bereichen wie Verkehrsmarketing, -betriebslehre, -recht, Outsourcing und Transportabwicklung sowie -versicherung. Besonders berücksichtigt werden hierbei die aktuellen Entwicklungen in den einzelnen Bereichen, wie z. B. Qualitätssicherung und umweltbewusstes Transport-Management. Die DAV achtet bei der Terminplanung darauf, dass mögliche Ergänzungen, wie z. B. das BA-Programm in Oxford, ohne Zeitverlust angeschlossen werden können.
HIWL Bremen Internationale Wirtschaft, Logistik (Bachelor of Arts)	Fachhochschulreife.	Duales Studium in 6 Semestern; August 2010, Oktober 2010.	Die beiden dualen Studiengänge starten 2010 in der neu gegründeten, privaten HIWL. Die Aufgaben in diesen Berufsfeldern werden zunehmend internationaler und sie nehmen an Komplexität zu. Damit ergeben sich herausfordernde Aufgabenfelder für Menschen, die Kreativität, fundiertes Fachwissen, Teamfähigkeit und interkulturelles Interesse mitbringen. Das Studium findet ca. zur Hälfte auf dem Campus und zur anderen Hälfte in Form von Praxisphasen in einem Unternehmen statt.
HS Bremerhaven Transportwesen/Logistik (Bachelor of Engineering)	Fachhochschulreife; Englischgrundkenntnisse; 13 Wochen Praktikum (mind. 8 vor Studienbeginn).	6 Semester; Wintersemester.	Im Bachelorstudiengang TWL werden die Studierenden zu Wirtschaftsingenieuren ausgebildet, die in der Lage sind, den weltweiten Warentransport zu planen, zu koordinieren, zu steuern und zu optimieren. In der interdisziplinären Ausbildung befassen sie sich mit techn. Logistik, Ökonomie, Transportrecht und Informatik. Thematisiert wird auch der Umgang mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen. Neben den sehr gut ausgestatteten Laboren sorgen Institute für die Praxisorientierung.
HS Bremerhaven Logistics Engineering and Management (Master of Science)	Bachelor oder Diplom mit logistischem Bezug (mind. 180 Punkte ECTS); Nachweis guter englischer Sprachkenntnisse (Niveau B2).	4 Semester; Wintersemester.	Im Masterstudiengang LEM werden Studierende in die Lage versetzt, mithilfe von wissenschaftlichen Methoden hochkomplexe Transport- und Umschlagprozesse zu analysieren, Optimierungen durchzuführen und neue Lösungen zu entwickeln und anzuwenden. Das Studium weist Schwerpunkte in techn. Logistik, Ökonomie, Management und Recht sowie in Informations- und Kommunikationstechnik auf. Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit der Wirtschaft bestimmen insbesondere das 4. Semester.
HS Bremerhaven Integrated Safety and Security Management (Master of Science)	Bachelor oder Diplom mit logistischem Bezug (mind. 180 Punkte ECTS); Nachweis guter englischer Sprachkenntnisse (Niveau B2).	4 Semester; Wintersemester.	Das Masterstudium ISSM befähigt die Absolventen dazu, Aufgaben der Risiko- und Gefahrenabwehr auf mittlerem und höherem Management-Niveau wahrzunehmen. Dabei sind betriebsmäßige Störungen sowie die Auswirkungen äußerer Angriffe gemeint. Kernthemen sind die Verwundbarkeiten von Prozessen und Anlagen, Risikoanalyse und -bewertung sowie die Risikoreduktion, Training von Führungsfähigkeiten in Stress-Situationen und eine zielgerichtete Krisen-PR.
TU Darmstadt Traffic and Transport/Verkehrswesen (Master of Science)	Bachelor (Recht, Wirtschaft, Bauing. Maschinenbau) oder vergleichbarer Abschluss (mind. Note 2).	4 Semester (Studienumfang 120 CP); Wintersemester (Bewerbungsfrist 15. Juli).	Der interdisziplinäre Studiengang verbindet die Fachdisziplinen Wirtschaftswissenschaften, Bauingenieurwesen und Maschinenbau und gewährleistet damit eine fachübergreifende Qualifikation im Bereich Verkehr. Das Erbringen von Studien- und Prüfungsleistungen in allen drei Fachdisziplinen ist obligatorischer Bestandteil des Studienganges, der sich an deutsche und ausländische Bewerber richtet, die ihr Wissen vertiefen und spezialisieren möchten.
Jade HS Eilsfleth Internationales Transport-Management (Bachelor of Science) Fachbereich Seefahrt	Fachhochschulreife.	7 Semester; Wintersemester, Sommersemester.	Der zulassungsbeschränkte Studiengang ist logistisch und international orientiert. Während das Grundstudium Basiswissen vermittelt, beschäftigt sich das Hauptstudium mit verkehrs- und transportwirtschaftlichen Fachkenntnissen unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Logistik. Die fachliche Spezialisierung erfolgt im Auslandssemester, das an einer der Partnerhochschulen abgeleistet werden muss. Zudem gibt es ein obligatorisches Praxissemester im Ausland und eine Praxisphase.

Anbieter/Studiengang	Zugangsvoraussetzung	Regelstudienzeit/-beginn	Kurzbeschreibung des Studienganges
FH Erfurt Verkehrs- und Transportwesen (Bachelor of Engineering)	Allgemeine Hochschulreife, fachgebundene Hochschulreife oder Fachhochschulreife.	6 Semester; Wintersemester.	Hierbei werden Wirtschaftsingenieure ausgebildet, die Kompetenzen in wirtschafts- und ingenieurwissenschaftlichen Fragen mit Planungskenntnissen sowie modernen Technologien der Information und Kommunikation verbinden. Durch die Nähe zur freien Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung können die Studierenden im Rahmen vielfältiger praxisbezogener Kontakte und Beteiligungen ihr Berufsziel in einem dynamisch wachsenden Wirtschaftszweig des Verkehrs- und Transportwesens realisieren.
FH Erfurt Eisenbahnwesen (Bachelor of Engineering)	Allgemeine Hochschulreife, fachgebundene Hochschulreife oder Fachhochschulreife.	6 Semester; Wintersemester.	Dieser Studiengang bietet eine auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse beruhende, breit angelegte Ausbildung auf wesentlichen Gebieten des Eisenbahnwesens, die zur Berufstätigkeit z. B. in der Bewertung von Eisenbahninfrastruktur, Konstruktion, Koordination und Vertrieb von Fahrplantrassen befähigt.
FH Erfurt Materialfluss und Logistik (Master of Engineering)	Hochschulstudium/ Studium Berufsakademie (mind. Note 2, bei mind. 3 mit überzeugender Berufspraxis).	4 Semester; Wintersemester.	Die Absolventen/-innen erreichen eine praxisorientierte Weiterqualifikation in den wesentlichsten Gebieten von Materialfluss und Logistik. Gleichzeitig sollen den Studenten die notwendigen fachlichen und sozialen Kompetenzen vermittelt werden, die zu einer leitenden Tätigkeit, zur beruflichen Selbstständigkeit oder/und zu qualifizierter wissenschaftlicher Tätigkeit an den entsprechenden Schnittstellen qualifiziert.



Lade- und Montagekrane




MKG Maschinen und Kranbau GmbH
Daimler-Benz-Straße 6 · D-49681 Garrel
Telefon (0 44 74) 8 97 - 0
Fax (0 44 74) 8 97 - 10
E-Mail: info@mkg-krane.de
Internet: www.mkg-krane.de

Wir beraten Sie gerne! Fordern Sie Unterlagen an!

Anbieter/Studiengang	Zugangsvoraussetzung	Regelstudienzeit/-beginn	Kurzbeschreibung des Studienganges
FH Erfurt Intelligente Verkehrssysteme, Mobilitäts-Management (Master of Science)	Hochschulstudium/Studium Berufsakademie (mind. Note 2, bzw. bei mind. 3 mit überzeugender Berufspraxis).	4 Semester; Wintersemester.	Inhalt dieses aufbauenden Studienganges ist die Analyse und zukunftsfähige Gestaltung von Verkehrssystemen mit wissenschaftlichen Methoden. Der Fokus liegt auf der Verknüpfung technischer, planerischer wie auch wirtschaftlicher Aspekte von Verkehr und Mobilität. Diese themenübergreifende Vermittlung von Wissen bildet eine Grundlage für den beruflichen Einstieg in Forschung, Planung oder Beratung.
FH Gelsenkirchen Wirtschaftsingenieurwesen/Transport, Verkehr, Logistik (Bachelor)	Fachhochschulzulassungsberechtigung.	6 Semester; nur zum Wintersemester.	Die Wirtschaftsingenieure sorgen für Transport ohne Stress und Bewegung ohne Stau. Sie legen Transportarten und -wege fest und jonglieren mit Transportkosten, Preisen und Lieferzeiten. Der Studiengang führt zum Bachelor of Science. Anschließend ist ein Master in Verkehrs-Logistik oder in Service-Management möglich.
FH Gelsenkirchen Verkehrs-Logistik (Master of Science)	Abschluss in Wirtschaftsingenieurwesen an der FH; andere Hochschulen mit Vorbildungsfeststellung.	4 Semester; nur zum Wintersemester.	Personen, Güter, Dienstleistungen, etc. in der richtigen Qualität und Menge pünktlich an den richtigen Ort bringen und das zu niedrigen Kosten. Hierzu wird in Recklinghausen der Masterstudiengang Verkehrs-Logistik angeboten. Er verknüpft technische und wirtschaftliche Fachinhalte, dient sowohl der internen Verbindung von Produktion, Dienstleistung und Konsum als auch dem Export.
DHBW Heidenheim BWL-Studiengang Spedition, Transport und Logistik (Bachelor)	Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur).	6 Semester mit je einer Theorie- und einer Praxisphase; Wintersemester.	Das Studium vermittelt allgemeine und logistikbezogene betriebswirtschaftliche Inhalte mit direktem Praxisbezug und bietet somit Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistik-Dienstleistern qualifiziertes Personal. Das Studium ist so angelegt, dass die Studenten bereits in der ersten Praxisphase produktiv für den Ausbildungsbetrieb arbeiten.
DHBW Lörrach BWL Spedition, Transport und Logistik (Bachelor of Arts)	Allgemeine Hochschulreife und Ausbildungsvertrag mit einem Unternehmen.	6 Semester (fest); Wintersemester.	Die Studierenden erwartet ein Studium mit internationaler Ausrichtung. Das duale Studium bereitet auf die wachsenden Anforderungen des Marktes vor. Das Branchen-Know-how, Marketing, Finanzierung, IT, Management-Techniken und mehrere Fremdsprachen sind Bestandteile des Studiums. Besondere Schwerpunkte bilden Controlling, Logistik in Schwellenländern (China) und Umwelt-Management.
DHBW Mannheim BWL Spedition, Transport und Logistik (Bachelor)	Abitur, Fachhochschulreife (mind. Note 2,4 plus Eignungstest), Ausbildungsvertrag mit dualem Partner.	6 Semester; Ausbildungsvertrag mit dem dualen Partner über 3 Jahre; Wintersemester.	Die Studierenden lernen die einzelnen Geschäftsfelder der Speditions-, Transport- und Logistik-Betriebe in Theorie und Praxis kennen. Daneben stehen z. B. BWL, EDV, Fremdsprachen und Planspiele auf dem Studienplan. Die Absolventen erhalten auch die Qualifikation, in Betrieben selbst auszubilden, die Ausbildung zum Gefahrgutbeauftragten sowie zur Führung eines Güterkraftverkehrsunternehmens.
TU München Transportation Systems (Master)	Bachelor oder FH-Diplom (mind. Grade C ECTS); Nachweis guter Englischkenntnisse.	4 Semester; Wintersemester.	Die Module dieses Studienganges werden komplett in Englisch abgehalten. Der Studienplan beinhaltet verschiedenste Themen aus dem Transportbereich von Ökonomie-, Sozial- und Umweltaspekten von Transportsystemen bis zu aktuellen Themen. Ab dem dritten Semester müssen die Studenten sich für mind. ein Wahlfach entscheiden.
TU München Transport and Logistics (GIST-TUM Asia in Singapore)	Bachelor oder FH-Diplom (mind. Grade C ECTS); Nachweis guter Englischkenntnisse.	3 Semester; jedes Jahr im August.	Das German Institute of Science and Technologies – TUM Asia – ist eine Filiale der Technischen Universität in Singapur und das erste deutsche Auslands-Akademie-Projekt. Alle Module des Studienganges sind in Englisch. Darin enthalten sind generelle Themenbereiche, die Beurteilung von Logistik- und Transportprozessen, Planungen und Design.
Ostfalia Hochschule Logistik im Praxisverbund (Bachelor of Arts)	Hochschulzugangsberechtigung, Vorpraktikum von 13 Wochen erforderlich (zu Beginn des Studiums nachholbar).	9 Semester; jeweils zum Wintersemester; das Bewerbungsverfahren wird von den kooperierenden Unternehmen abgewickelt.	Der in Kooperation mit Industrieunternehmen und mit Logistik-Dienstleistern betriebene, duale Studiengang Logistik im Praxisverbund (LIP) mit dem Abschluss Bachelor of Arts (B. A.) ist ein betriebswirtschaftlich-logistischer Studiengang. Der fachliche Schwerpunkt der Studieninhalte liegt in den Bereichen Transport, Verkehr und Logistik. Darüber hinaus werden Kompetenzen in den Bereichen der allgemeinen BWL, des Rechtes und der Fremdsprachen vermittelt.

Aus zwei mach eins

●●● Neuer Studiengang kombiniert Wirtschafts- und Ingenieurwesen

STUDIUMSPORTRÄT. Wirtschaftswissenschaft und Ingenieurwesen lassen sich im praktischen Alltag von Transport und Verkehr kaum voneinander trennen. Auf dem Ausbildungsweg Studium wird hier

Anzeige



jedoch häufig entweder die eine oder die andere Richtung angeboten.

Anders ist es seit dem Wintersemester 2009/2010 an der Bergischen Universität Wuppertal: Hier verknüpft der neue Stu-

diengang Verkehrswirtschaftsingenieurwesen, kurz Vwing, die beiden Fachrichtungen zu einer fachübergreifenden Kombination. Die Idee für den Kombi-Studiengang entstand nach Untersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach zu bestehenden Studienangeboten und dem Abgleich mit den Anforderungen der Praxis. Getragen werden der Bachelor- und der Master-Studiengang gemeinsam von den beiden Fachbereichen Architektur, Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Sicherheitstechnik und Wirtschaftswissenschaft – Schumpeter School of Business and Economics. Im Vergleich zu bereits bestehenden Angeboten im Verkehrswesen werden bei Vwing laut der Universität wirtschaftswissenschaftliche und rechtliche Grundlagen wesentlich umfassender vermittelt. Dabei legen die Wuppertaler großen Wert auf eine intensive Begleitforschung sowie



Kombi: In Wuppertal gehört seit Winter Vwing zum Angebot.

Foto: BU Wuppertal

Praxiskontakte. Mithilfe von zahlreichen Praxispartnern werden direkte Einblicke in die Berufswelt ermöglicht. Mögliche Einsatzfelder für die Vwing-Absolventen finden sich unter anderem in Verkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs, ebenso wie bei öffentlichen Planungsträgern und Ingenieurbüros. Unter dem Stichwort Vwing sind bei der Bergischen Universität Wuppertal weitere Informationen zum Studiengang verfügbar.

Vehicles-World-Online

www.kran-und-hebetechnik.de

www.vehiclebay.de

www.vehiclerent.de

www.adressimo.de

www.nfm-verlag.de

www.contrailo.de

www.in-fbll.de

Der Volkslaster ab 8200,- Euro
inkl. 19% MwSt.

DFM
Mini Auto

www.dfm-deutschland.de
Tel.1: 06196-5239675
Tel.2: 03683-488576

Anbieter/Studiengang	Zugangsvoraussetzung	Regelstudienzeit/-beginn	Kurzbeschreibung des Studienganges
Ostfalia Hochschule Management des öffentlichen Verkehrs (Bachelor of Arts)	Hochschulzugangsberechtigung, Vorpraktikum von 13 Wochen erforderlich (zu Beginn des Studiums nachholbar).	7 Semester; jeweils zum Wintersemester; Bewerbungsschluss: 15. Juli eines jeden Jahres.	Dieser Studiengang hat sich zum Ziel gesetzt, für den Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (Luftverkehr, Bahn- und Busverkehre) Fach- und Führungskräfte heranzubilden, die sich mit den Herausforderungen im öffentlichen Verkehr fachlich kompetent auseinandersetzen können. Der Schwerpunkt des Studienganges liegt auf den Feldern allgemeiner sowie Verkehrs-BWL, Verkehr und Mobilität, Wettbewerbsrecht, Infrastruktur sowie Planung und Optimierung von Ressourcen und Prozessen im öffentlichen Verkehr. Potenzielle Arbeitgeber sind Personenverkehrsunternehmen, Verkehrsbehörden sowie Beratungsunternehmen.
Ostfalia Hochschule Transport- und Logistik-Management (Bachelor of Arts)	Hochschulzugangsberechtigung, Vorpraktikum von 13 Wochen erforderlich (zu Beginn des Studiums nachholbar).	7 Semester; jeweils zum Wintersemester; Bewerbungsschluss: 15. Juli eines jeden Jahres.	Der Studiengang Transport- und Logistik-Management ist ein betriebswirtschaftlich-logistischer Studiengang. Der fachliche Schwerpunkt liegt in den Bereichen Transport, Verkehr und Logistik. Darüber hinaus werden Kompetenzen der allgemeinen BWL, des Rechtes und der Fremdsprachen vermittelt. Im Hauptstudium wird den Studierenden eine individuelle Schwerpunktbildung ermöglicht. Das Studium schafft eine gute Basis für eine berufliche Tätigkeit bei Logistik-Dienstleistern oder in Logistik-Bereichen von Industrie- und Handelsunternehmen.
Ostfalia Hochschule Wirtschaftsingenieur Verkehrs-Management (Bachelor of Science)	Hochschulzugangsberechtigung, Vorpraktikum von 13 Wochen erforderlich (zu Beginn des Studiums nachholbar).	7 Semester; jeweils zum Wintersemester; Bewerbungsschluss: 15. 07. eines jeden Jahres.	Im Zentrum des Studiums stehen die Planung und der Betrieb von Verkehrssystemen sowie die Organisation von Verkehrsabläufen. Hierzu werden umfassende technische, wirtschaftliche und verkehrsspezifische Fachkenntnisse vermittelt, die in dieser Fächerkombination in Deutschland einmalig sind. Das Studium bietet Möglichkeiten der Spezialisierung über Vertiefungsmodule und Wahlpflichtfächer. Weiterhin sind Soft-Skills fester Bestandteil des Studiums. Potenzielle Arbeitgeber sind z. B. See- oder Flughäfen, Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landes- und Bundesbehörden sowie Beratungsunternehmen.
Ostfalia Hochschule Logistik- und Informations-Management (Bachelor of Arts)	Hochschulzugangsberechtigung, Vorpraktikum von 13 Wochen erforderlich (zu Beginn des Studiums nachholbar)	7 Semester; jeweils zum Wintersemester; Bewerbungsschluss: 15. 07. eines jeden Jahres.	Dieser Studiengang schafft die Verbindung zwischen zwei Topthemen der Wirtschaft: Logistik- und Informations-Management. Die Vermittlung theoretischer Grundlagen und die Übertragung der erlernten Methoden auf praktische Anwendungen bilden ein enges Miteinander. Dieses wird durch Veranstaltungen zu den erforderlichen Soft-Skills erweitert. Die Lehrangebote aus den verschiedenen Bereichen schaffen ein interdisziplinäres Umfeld, das zu einer ganzheitlichen Denkweise führt. Die Studierenden lernen, konkrete logistische Probleme so zu lösen, dass sie gleichzeitig ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind.
Universität St.Gallen Berufsbegleitendes Diplomstudium Logistik-Management, Lehrstuhl für Logistik-Management in Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)	5 Jahre einschlägige Berufserfahrung, 3 Jahre Führungserfahrung, grünes Licht des Arbeitgebers, erfolgreiches Assessment.	12 Monate bzw. 2 Semester; Juni jeden Jahres, nächster Starttermin am 7. Juni 2010. Bewerbungsschluss 16. April 2010.	In 11 Fachmodulen zzgl. Studienreise entwickeln die Teilnehmenden praxisnahes Fach- und Methodenwissen zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen der Logistik von Industrie-, Handels- und (Logistik-)Dienstleistungsunternehmen. Es werden Management- und Gestaltungskompetenzen gefordert und gefördert. Das Studium versteht sich als Kompetenznetzwerk von Experten für Experten.
Bergische Universität Wuppertal Verkehrswirtschaftsingenieurwesen (Bachelor, Master)	Allgemeine Hochschulreife.	Bachelor: 6 Semester; Master: 4 Semester; jährlich zum Wintersemester.	Der Studiengang Vwing bildet zum Verkehrswirtschaftsingenieur mit aufeinander abgestimmten Lehrinhalten der Betriebs- und Volkswirtschaft, der Rechtswissenschaften und des Verkehrswesens aus. Abschlüsse sind Bachelor of Science und Master of Science. Tätigkeitsbereiche liegen u. a. bei öffentlichen Planungsträgern, Ingenieurbüros und Verkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs.

Die Fachdatenbank für ökonomische und ökologische Mobilität www.adressimo.de

adressim

Farbspritzen ohne Sprühnebel!

Mit **METACAP** Spritzpistolen



UMWELTPREIS 2000 der Hansestadt Rostock

<http://www.metacap.de> • E-Mail: Info@metacap.de
 METACAP GMBH • Siemensstraße 9
 23560 Lübeck • Tel. 04 51/5 82 00 91 • Fax 58 13 12



„Ist der Preis o.k.?“
 Schau nach: www.lectura.de



LECTURA
 Fachverlag

Ritter-von-Schuh-Platz 3, D-90459 Nürnberg
 Tel.: +49 (0) 911-43 08 99-0, info@lectura.de

Die Fachzeit- schrift

NFM-Verlag KG

Wilhelm-Giese-Straße 26

27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0

Fax: +49 (0) 47 47/87 41-4 22

innovative Anhängertechnik

Kipper • Minisattel • Sonderfahrzeuge



Tieflader

Blomenröhr Fahrzeugbau GmbH • 59590 Geske
 ☎ 02942 / 1024 • Fax 02942 / 3666
www.blomenroehr.com • info@blomenroehr.com

Blomenröhr

www.nfm-verlag.de

STÜTZBEINE

- Alle Standardausführungen
- Sonderausführungen
- Beste Qualität
- Günstige Preise
- Kurze Lieferzeiten



Nutzfahrzeug Technik GmbH

32457 Porta Westfalica
 Tel.: (05 71) 9 75 11-95/-96
 Fax: (05 71) 9 75 11-89
 E-Mail: mail@ntg-online.de
 Internet: www.ntg-online.de



System Trailers

Unsere Spezialität:

Systeme für den Wechselverkehr

Selbstverständlich haben wir auch ein umfassendes Angebot an
 Tiefkühlfahrgestellen, Zentralachsfahrgestellen, Kippsattelfahrgestellen usw.!

Verkauf nur an Fahrzeugbauer

**Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen
 und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden!**

Modernste Fertigung: 65.000 m² Areal, 8500 m² Hallenfläche,
 Schweißroboter und vieles mehr!

System Trailers Fahrzeugbau GmbH • Otto-Hahn-Straße 1 • 49767 Twist

Telefon: (0 59 36) 93 40-0 • Telefax: (0 59 36) 93 40-65 • Homepage: www.System-Trailers.com



Foto: BBZ für den Straßenverkehr

INTERVIEW mit der Weiterbildungspflicht im Blick

Das Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr führt als Ausbildungseinrichtung die Weiterbildung nach dem BKrFQG an verschiedenen Standorten bundesweit durch. NFM hat Dietmar Zänker, den Leiter des Schulungsbereiches Cars, Trucks and Training des BBZ in Nordhausen, nach den ersten Erfahrungen und Trends gefragt.

Cars, Trucks and Training: Der Schulungsbereich des BBZ Nordhausen mit Leiter Dietmar Zänker ist für die Fahrertrainings mit Spezialflotte bekannt.

NACHGEFRAGT Gegebene Bedingungen nutzen

Wie hat sich die Nachfrage nach den BKrFQG-Schulungen bisher entwickelt und welchen Trend sehen Sie für die Zukunft?

Zänker: Die bisher durchgeführten sowie die geplanten Weiterbildungsmaßnahmen wurden zum Großteil aufgrund unserer Akquise und Kontaktpflege generiert. Das BBZ hat Informationsveranstaltungen

zu diesem Thema in verschiedenen Einrichtungen und auf Messen gehalten. Unser Vertriebspersonal berät im gesamten Bundesgebiet unverbindlich über die Weiterbildung und bestehende Fördermöglichkeiten. Der Anteil an Unternehmen, die ohne vorherige Ansprache und Informationen auf uns zukommen, steigt stetig. Ab Ende 2011, Anfang 2012, ist auf

dem Schulungsmarkt mit einem Nachfrageüberhang und somit auch mit Preiserhöhungen zu rechnen. Wer die Weiterbildung jetzt plant, sichert sich nicht nur die aktuellen Preise, sondern kann auch die Termine besser disponieren.

Warum bietet das BBZ mehr als fünf Module im Rahmen der Weiterbildung an?

LKW - Bus - Gabelstapler - Auto - Motorrad -
Gefahrgut - Beschleunigte Grundqualifikation
Weiterbildung nach BKrFQG

Bürozeiten: Mo.-Fr. 9-12 und 15.00-18:30 Uhr

Gänsäckerstraße 11 | 73730 Esslingen | Tel. 0711/ 316 55 77
Fax 0711/ 316 41 85 | info@va-hartmann.de | www.va-hartmann.de



www. **adressimo** .de

Zänker: Eine Leistungserbringung gemäß den kundenspezifischen Erfordernissen ist uns sehr wichtig. Es besteht eine Durchführungspflicht; warum sollte die Weiterbildung für die Spedition nicht so nutzenbringend wie möglich geplant werden? Freiwillige Schulungen werden schließlich auch aufgrund eines konkreten Bedarfs ausgesucht. Das von einem Großteil der Anbieter, insbesondere den Fahrschulen, favorisierte Standardschema mit den fünf gleichen Modulen für alle Unternehmen wird den differenzierten Anforderungen an das Transportgewerbe aus unserer Sicht nicht gerecht. Warum sollte z. B. eine reine Tankwagen-Spedition ein siebenstündiges Modul Ladungssicherung absolvieren lassen? Ladungssicherung ist für Tankwagenfahrer beim BBZ Bestandteil des praktischen Sicherheitsprogrammes. Bei uns sollen die Unternehmen aus acht bzw. neun Modulen die für sie geeigneten fünf Schulungen selbst wählen.

Wie sind die ersten Erfahrungen mit den Teilnehmern und den geforderten Inhalten?

Zänker: Die grundsätzlichen Meinungen über das Gesetz sind sehr unterschiedlich. Es gibt Spediteure und Unternehmer,



die der Weiterbildungspflicht ablehnend gegenüberstehen und andere, die sagen, es hat sich eigentlich nichts geändert. Nach den Schulungen war die Resonanz bisher durchweg sehr positiv.

Teilweise stellen unsere Referenten und Moderatoren große Lücken und Defizite in puncto der geforderten Kenntnisbereiche beim Fahrpersonal fest. Unnütz war bisher jedenfalls keine Schulung.

Welche Chancen hat das Transportgewerbe, die durch das BKRFGQ gestellten Anforderungen positiv zu nutzen?

Zänker: Im Rahmen von fachlich und methodisch/didaktisch ausgereiften Schulungen lassen sich Themen wie vorausschauendes defensives Fahren, die Kenntnis des eigenen Verantwortungsbereiches, ein besseres Gefühl für das Fahrzeug, etc. den

Fahrerinnen und Fahrern vermitteln. Sicher ist es auch eine Frage der Einstellung zum Beruf. Praktische Module bieten die Möglichkeit, alte und neue Handlungsmuster unmittelbar umzusetzen und zu vergleichen. Hierdurch wird viel häufiger und intensiver ein Lerneffekt erzielt als durch reinen Kopfunterricht. Durch Förderprogramme lassen sich die Weiterbildungsschulungen sehr günstig durchführen. Diese Förderung ist richtig und wichtig für das Gewerbe. Es liegt an jedem Unternehmen, die gegebenen Bedingungen bestmöglich zu nutzen. Das BBZ berät hierzu gerne.

Sie setzen spezielle Tankfahrzeuge mit Stützrädern zum Fahrertraining ein. Wie wichtig sind diese Trainings für die Unternehmen geworden?

Zänker: Unternehmen wie die Total Deutschland GmbH und die Aral Deutschland GmbH, aber auch kleine Speditionen, setzen seit Jahren auf diese Schulungen; somit können Daten erhoben und verglichen werden. Und die Statistik zeigt eine tolle, sehr positive Entwicklung. Auch aufgrund dieser Trainings sind schwere Unfälle mit Tanklastern weitestgehend von der Straße verschwunden.



PURItech – Partikelfilter weltweit geprüft und zertifiziert
zuverlässige Technik
passende Systeme für alle Fälle

Saubere Luft für Generationen.



PURItech
ABGASTECHNIK – EMISSION TECHNOLOGY

www.puritech.de



Thermo Cool Parts GmbH

Transport Refrigeration Parts

Web-Shop: www.tcp-dortmund.de



Anbieter/Hersteller	EU-Berufskraftfahrer-Qualifizierung	EU-Berufskraftfahrer-Weiterbildung	Lkw-Ladekranschein	Gabelstaplerschein	Schulung digitaler Technograf	Gefahrgutschein (ADR)	Fahrsicherheitstraining	Ladungssicherung	Training f. Trainer/Lehrgänge f. Ausb.
Academy Verkehrsinstitut Süd (AVS) GmbH	x	x	x	x	x	x		x	
AST GmbH Arbeits-Sicherheit & Technik	x	x	x	x	x			x	x
 BBZ Berufsbildungszentrum Straßenverkehr gGmbH Gerhart-Hauptmann-Straße 2 · 99734 Nordhausen Tel.: +49 (0) 36 31/62 39 29 · Fax: +49 (0) 36 31/62 39 37 eMail: bbz-truck-training@t-online.de www.bbz-nordhausen.de	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Berufskraftfahrschule Westermann	x	x	x	x	x	x		x	
BVL Schulungszentrum	x	x	x	x	x	x	x	x	
 Carl Stahl GmbH Akademie Postweg 41 · 73079 Sößen Tel.: +49 (0) 71 62/40 07-30 00 Fax: +49 (0) 71 62/40 07-88 30 eMail: carlstahl@carlstahl.com www.carlstahl.com			x					x	
Chiemgauer Verkehrsinstitut	x	x	x	x	x	x		x	
 DVR Gesellschaft für Weiterbildung und Medienkonzeption mbH Obere Wilhelmstraße 30 · 53225 Bonn Tel.: +49 (0) 2 28/42 17 20 eMail: info@gwm-bonn.de www.dvr.de		x					x	x	x
Fahrschule Ferger	x	x						x	
Fahrschule B. Mülln		x	x	x		x	x	x	
 Globus Hebetchnik Herderstraße 24 · 40721 Hilden Tel.: +49 (0) 21 03/94 42-0 · Fax: +49 (0) 21 03/4 00 22 eMail: info@globus-hebetechnik.de www.globus-hebetechnik.de	x	x				x		x	
Herkules Aus- und Weiterbildung	x	x	x	x	x	x	x	x	x
 KFA RUMEL Henry-Ford-Straße 7 · 33335 Gütersloh Tel.: +49 (0) 52 41/70 90 10-0 Fax: +49 (0) 52 41/70 90 10-15 eMail: info@kraftfahrer-ausbildung.de www.kraftfahrer-ausbildung.de		x	x		x	x	x	x	x
ma-co maritimes kompetenzentrum e. V.		x		x		x		x	x
Schiffner Consult GbR		x		x		x	x		

Anbieter/Hersteller	EU-Berufskraftfahrer-Qualifizierung	EU-Berufskraftfahrer-Weiterbildung	Lkw-Ladekranschein	Gabelstaplerschein	Schulung digitaler Technograf	Gefahrgutschein (ADR)	Fahrsicherheitstraining	Ladungssicherung	Training f. Trainer/Lehrgänge f. Ausb.
 SpanSet GmbH & Co. KG Jülicher Straße 49-51 · 52531 Übach-Palenberg Tel.: +49 (0) 24 51/48 31-1 49 Fax: +49 (0) 24 51/48 31-81 49 eMail: rschwarzenberger@spanset.de www.spanset-seminare.de		X				X		X	
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Technische-Schulungen Volker Sulkany			X	X			X	X	X
 TÜV NORD Akademie GmbH & Co. KG Marketing · Am TÜV 1 · 30519 Hannover kostenlose Service-Rufnummer: +49 (0) 8 00/8 88 80 20 eMail: info@tuevnordakademie.de · www.tuevnordakademie.de Seminarsuche: www.tuevnordakademie.de/seminare		X	X	X	X	X	X	X	
TÜV Nord Technisches Schulungszentrum GmbH & Co. KG	X	X	X	X	X	X	X	X	
TÜV Süd Akademie GmbH	X	X	X	X	X	X		X	
 VA Verkehr + Ausbildung GmbH verschiedene Standorte in NRW und Niedersachsen Tel.: +49 (0) 5 71/4 33 00 eMail: info@va-online.de www.va-online.de	X	X	X	X	X	X	X	X	X
 Verkehr & Ausbildung Hartmann Gänsäckerstraße 11 · 73730 Esslingen Tel.: +49 (0) 7 11/3 16 55 77 · Fax: +49 (0) 7 11/3 16 41 85 eMail: info@va-hartmann.de · www.va-hartmann.de	X	X	X	X	X	X	X	X	
 VDBUM Service GmbH Henleinstraße 8 a · 28816 Stuhr Tel.: +49 (0) 4 21/22 23 91 11 · Fax: +49 (0) 4 21/22 23 91 10 eMail: service@vdbum.de · www.vdbum.de		X		X				X	
Verkehrsfachschule G. Dunkel	X	X	X	X	X	X		X	
winkler Fahrzeugteile GmbH								X	



Normalfall bei Meyer Logistik: Für die Fahrer von Meyer Logistik gehört Weiterbildung zur Unternehmensphilosophie.

Foto: Meyer Logistik



Bildung schafft Wettbewerbsvorteile

●●● Meyer Logistik schult Fahrer bereits regelmäßig

WEITERBILDUNG. Führerscheinprüfung und rauf auf den Bock? Das war einmal! Heute werden von Berufskraftfahrern

Qualifikationen gefordert, die weit über das Führen eines Nutzfahrzeuges hinausgehen. In der Praxis schreibt die neue

Rechtslage folgendes vor: Kraftfahrer, die nach dem 10. September eine Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E für den Güterverkehr erwerben, müssen eine zusätzliche Prüfung ablegen. Dies ist entweder bei der IHK oder bei einem entsprechend zugelassenen Ausbildungsbetrieb möglich. In diesem können angehende Kraftfahrer eine beschleunigte Grundqualifikation erwerben.

Lkw-Fahrer dagegen, die ihren Führerschein schon länger besitzen, müssen keine Prüfung ablegen. Doch auch von ihnen verlangt das Gesetz Nachweise über eine regelmäßige Weiterbildung. Innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren müssen sie an Lehrgängen mit insgesamt 35 Unterrichtsstunden teilnehmen.

Bei Meyer Logistik ist das bereits der Normalfall. Hier frischen die Fahrer im Rahmen der gesetzlichen Weiterbildung zum einen ihre Kenntnisse zu Kühlmaschinen- und Fahrzeugtechnik, Hygiene sowie

Programm ÖkoDrive

●●● Greiwing Logistik setzt auf Institut für Verkehrspädagogik



Jeder Tropfen zählt: Dank Fahrer-schulung konnte Greiwing Logistik seinen Kraftstoffverbrauch um acht Prozent reduzieren.

Foto: Greiwing Logistik

SCHULUNGEN. Effizienzsteigerung in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind überlebenswichtig. Greiwing Logistik setzt zur Reduzierung der Treibstoff- und Wartungskosten auf das Fahrerprogramm ÖkoDrive des Instituts für Verkehrspädagogik (ifv). Die speziellen Trainings für Berufskraftfahrer zeigen, wie sich mit dem richtigen Brems- und Beschleunigungsverhalten der Dieselverbrauch dauerhaft um bis zu zehn Prozent senken lässt. Mit dem Lehrgang des ifv reduziert der Spezialist für Silo-Logistik aus dem westfälischen Greven seine Transportkosten und optimiert darüber hinaus das Fahrverhalten einzelner Fahrer.

„Bei unserem Fuhrpark mit mehr 150 Lkw war klar, dass selbst kleine Veränderungen beim Fahrverhalten deutliche Auswirkungen auf unsere Bilanz haben“, sagt Klaus Beckonert, Geschäftsführer von Greiwing Logistik. Das Unternehmen machte sich bereits vor einigen Monaten auf die Suche nach einem geeigneten Anbieter von Fahrerprogrammen. Das Training der Fahrer sollte dabei einen hohen Praxisbezug haben, schnell abgeschlossen sein und über den Tag der Schulung hinaus Wirkung zeigen. Fündig wurde Beckonert beim Institut für Verkehrspädagogik. Die auf Berufskraftfahrer spezialisierte Aus- und Weiterbildungseinrichtung bietet mit ÖkoDrive ein Schulungsprogramm an, bei dem die Fahrer auf ihren

Ladungssicherung auf. Zum anderen bereiten sie sich mit Fahrsicherheitstrainings auf gefährliche Situationen im Straßenverkehr vor. Heinz Meyer, geschäftsführender Gesellschafter von Meyer Logistik, freut sich über die gesetzliche Neuregelung: „Wir fühlen uns in unserer Strategie bestätigt. Schon lange schulen wir unsere Fahrer regelmäßig, um eine höhere Lieferqualität zu gewährleisten.“ Für die meisten Fahrer sind Schulungen motivierend. Derzeit sind Lkw-Lenker von Meyer Logistik an fast jedem zweiten Wochenende irgendwo in Deutschland mit ihren Kühlfahrzeugen bei einem Fahrsicherheitstraining im Einsatz.

„Mindestens einen der vorgeschriebenen Schulungsblöcke wird jeder unserer Fahrer bis Jahresende absolviert haben“, erklärt Thomas Preiss, Qualitätsbeauftragter West in dem mittelständischen Familienunternehmen. Bei Meyer Logistik ist man überzeugt, dass man den eigenen Vorsprung in Sachen Sicherheit noch lange halten können. „Ein ausgeklügeltes Konzept wie unseres lässt sich nicht aus dem Stehgreif kopieren. Unsere Fahrer werden ihre Weiterbildung schon lange vor dem 9. September 2014 absolviert haben – auch wenn dann erst laut Gesetz ein Nachweis verlangt wird“, ist Heinz Meyer überzeugt.

eigenen Fahrzeugen die Minderung des Treibstoffverbrauchs lernen. Um einen größtmöglichen Lernfaktor zu gewährleisten, müssen diese zu Beginn des Seminars eine Eingangsfahrt mit Trainerbegleitung absolvieren. Dabei soll vor allem das persönliche Einsparpotenzial identifiziert werden. Im Rahmen einer theoretischen Unterrichtseinheit werden dann die zentralen Faktoren für den Treibstoffverbrauch betrachtet. Am Ende der Schulung begibt sich jeder einzelne Teilnehmer schließlich auf eine Abschlussfahrt, um das zuvor identifizierte Einsparpotenzial zu heben.

Inzwischen haben sämtliche Fahrer das eintägige Seminar absolviert. Das Resultat: Der Treibstoffverbrauch der Fahrer konnte um rund acht Prozent reduziert und die jährlichen Wartungskosten um rund 30 Prozent gesenkt werden.

Reine Luft ...

... mit Dieselpartikelfiltern für alle Nutzfahrzeuge

- fahrzeugspezifische Lösungen
- einfache und kostengünstige Montage

Weitere Informationen unter
www.abgasfiltration.de

MS-TECHNIK
Motoren-Abgastechnik

MS-TECHNIK • Inhaberin Anja Sauer
Gerichtsstraße 5 • 35305 Grünberg
Telefon (06401) 227653 • kontakt@ms-technik.eu Beratung • Verkauf • Service

NFM-NutzFahrzeuge-Management

Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0 | Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22
www.nfm-verlag.de | info@nfm-verlag.de

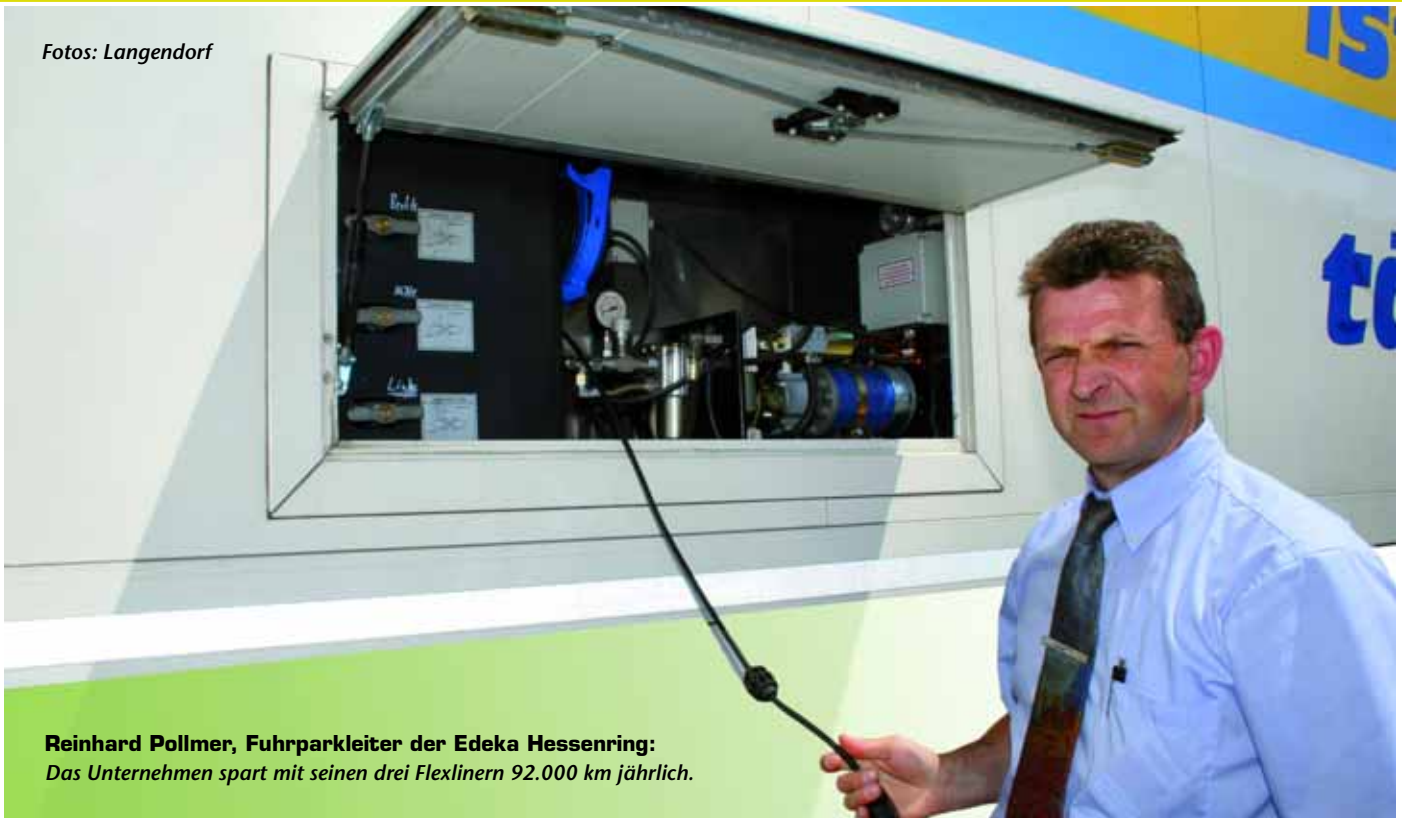
SEILE
ANSCHLAGSEILE
ANSCHLAGKETTEN
HEBEBÄNDER – RUNDSCHLINGEN
ZUBEHÖR – LASTAUFNAHMEMITTEL
LADUNGSSICHERUNGEN

ZOPF

mit Sicherheit!

GEORGZOPF GmbH+Co
Wehrstraße 10 | 32549 Bad Oeynhausen | Postfach 10 13 55 | 32513 Bad Oeynhausen
Telefon 0 57 31 / 53 05-0 | Telefax 0 57 31 / 53 05-40 | e-mail: info@zopf.de
www.zopf.de

Fotos: Langendorf



Reinhard Pollmer, Fuhrparkleiter der Edeka Hessenring:
Das Unternehmen spart mit seinen drei Flexlinern 92.000 km jährlich.

TRANSPORT

Effiziente Lebensmittel-Logistik

Der Transport von Lebensmitteln ist eine sensible Angelegenheit. Das liegt zum einen an den unterschiedlichen Anforderungen, die die jeweiligen Lebensmittel erfordern, zum anderen an dem Thema Wirtschaftlichkeit. Diesen Herausforderungen stellt sich auch die Edeka-Regionalgesellschaft Hessenring mit Sitz in Melsungen.



Imposanter Anblick: Der Edeka-Flexliner
 von Langendorf senkt die Fuhrparkkosten um rund 20 Prozent.

Die dem Hessenring angeschlossenen über 700 Märkte werden von drei Großlagern mit einer Flotte von 135 Fahrzeugen beliefert. Herr der Flotte ist Reinhard Pollmer, seit acht Jahren Fuhrparkleiter der Edeka Hessenring. Die Fahrzeuge haben einiges zu bewegen: Allein im Lager Großen Buseck werden täglich 3000 Rollcontainer und 300 Europaletten umgeschlagen, im Lager Melsungen etwa die doppelte Anzahl. Von den Großlagern aus, wird die Ware in die Märkte geliefert. Edeka Hessenring bewältigt diese Transportaufgabe teilweise mit Flexlinern, den Doppelstock-Innenladern von Langendorf.

Die Entwicklung auf dem Nutzfahrzeugmarkt stets im Blick, sieht Reinhard Pollmer im Doppelstock-Innenlader sehr viel Potenzial, die Kosten seines Fuhrparkes spürbar zu senken. Nach kurzer Testphase auf seinen Großhandels-Destinationen entschied er sich für den Langendorf-Flexliner. „Alle meine Erwartungen haben sich mindes-

tens erfüllt“, sagt er ein halbes Jahr nach Indienststellung seines ersten Flexliners. Heute verfügt er bereits über drei dieser besonders wirtschaftlichen Fahrzeuge.

Zwang zur Kostensenkung

Innenlader rollen auf Einzelradaufhängung statt durchgehender Achsen. Diese Konstruktion bringt dem Flexliner 1500 mm Gewinn in der Höhe und schafft auf 10.050 mm Länge Ladefläche für 21 zusätzliche Paletten. Insgesamt bietet der Langendorf-Flexliner bis zu 55 Stellplätze für Europlatten, 87 Rollcontainer oder 39 Industrie-Paletten. Damit übersteigt seine Kapazität rund 60 Prozent eines 34-Paletten-Standard-Aufliegers.

„Die deutlich höhere Transportkapazität des Doppelstock-Innenladers gab den Ausschlag für die Optimierung unseres Fuhrparks mit Flexlinern“, erklärt Pollmer. „Es waren die ganz klaren wirtschaftlichen Vorteile“, ergänzt er. „Wir fahren zwischen den Lagern Straußfurt und Großen Buseck mit dem Flexliner ein Drittel mehr Rollcontainer oder Paletten als mit einem Standard-Auflieger.“ Da bleibt nur wenig zu rechnen. Die Transportkosten pro Gitterbox oder Palette sind ein gutes Drittel niedriger.

Höhere Transportkapazität

Die Investitionskosten des Flexliners seien zwar höher, „sie sparen uns aber täglich etliche 100 km“. Zwei Touren täglich – einen kompletten Rundlauf – schafft jedes Fahrzeug beispielsweise zwischen Großen Buseck und Straußfurt. Bei den drei eingesetzten Flexlinern addiert sich gegenüber einem Standard-Curtainsider die gesparte Strecke auf stolze 400 km und entsprechend fortfallende Treibstoffkosten, Maut und Fixkosten – und das jeden Tag. Ebenfalls positiv für die Flexliner fällt der Vergleich mit den früheren Transporten im Doppelstock-Gliederzug aus. Sie verbrannten durchschnittlich 40 l auf 100 km. „Die Flexliner-Sattelzüge kommen mit weniger als 35 l/100 km aus“, versichert Pollmer. Das entspricht mindestens 12,5 Prozent Einsparung oder mindestens 20 l pro täglichem Rundlauf je Fahrzeug. Es bedarf nur einer der drei Grundrechnungsarten, um das Sparpotenzial auf der Zeitschiene zu berechnen.

Pollmer kennt die Daten und Fakten seiner Flotten natürlich ganz genau. Hält er die Kosten des früheren Transportes mit den Doppelstock-Gliederzügen gegen die mit den modernen Flexlinern, „kommt ein Kostenvorteil von etwas über 20 Prozent zugunsten der Flexliner heraus“, versichert er. Um etliche Prozentpunkte höher liegt das Sparpotenzial gegenüber Standard-Fahrzeugen.

Gewinnbringend



FRIGOBLOCK-Generatorantrieb

Höchster Wirkungsgrad
aller Antriebssysteme

Verlustfreie,
zuverlässige elektrische Regelung

5.000 Liter Treibstoff-Einsparpotential
pro Jahr und LKW

FRIGOBLOCK

Die leistungstärksten, wirtschaftlichsten,
umweltfreundlichsten Transportkältemaschinen

FRIGOBLOCK Grosskopf GmbH · Tel. +49 (0) 2 01 / 61 30 10
Ihren Ansprechpartner finden Sie unter www.frigoblock.de

fahrzeugbau

**Hochleistungs-
fähige Werk- und
Dämmstoffe
für Kühl- und
Nutzfahrzeug-
aufbauten.**



Mit puren Konstruktionswerkstoffen aus PUR/PIR-Hartschaum werden Aufbauten von (Kühl-)fahrzeugen schlanker und damit auch leichter. Somit reduziert sich der Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß.

Zudem erhöht sich die Ladefläche. Und das bei optimalem Wärme- und Kälteschutz.

Fordern Sie unsere aktuellen Unterlagen an:



puren gmbh
Rengoldshauser Str. 4
D-88662 Überlingen
T. 07551/8099-104 - F. 8099-156
e-mail: industrie@puren.com
Internet: www.puren.com

PURe technology!



Foto: Kiesling

**Übergabe
mit Betriebsausflug
verbunden:** Die Mitarbeiter von
Kiesling mit ihrem besonderen Kühlaufbau.

Cool auf den Gipfel

●●● Bayerische Zugspitzbahn jetzt mit Kiesling unterwegs

SPEZIALFAHRZEUGE. Die Bayerische Zugspitzbahn ist ab sofort mit einem Kühlaufbau von Kiesling unter-

wegs zu Deutschlands höchstem Gipfel. Die bisherigen Lebensmitteltransporte zum Zugspitzplatt auf 2600 m

Alles rund um die Ladebordwand

LADEHILFEN. Ohne Ladebordwand läuft im Verteilerverkehr kaum etwas. Die hydraulischen Helfer sorgen dafür, dass die Ladung problemlos auf die Ladefläche kommt und genauso einfach wieder zu entladen ist. Allerdings sind Ladebordwände auch „nur“ Technik, die gewartet und gegebenenfalls repariert werden muss.

Zu den markenübergreifenden Spezialisten im Bereich Ladebordwände gehört die Firma Horst Gröninger GmbH aus Oberhausen. Verkehrsgünstig im Ballungsraum Ruhrgebiet gelegen, widmen sich die Fahrzeugspezialisten seit vielen Jahren dem Vertrieb und der Wartung bzw. Reparatur der zumeist heckseitig montierten Ladehilfen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um vergleichsweise leichte Personenlifte an behindertengerechten Fahrzeugen oder aber schwere Ladebordwände mit einer Traglast von bis zu 9 t handelt. Und das in einer sehr großen Markenvielfalt. Alle relevanten Hersteller sind über Gröninger zu bekommen.

Nicht immer ist eine neue Bühne die richtige Wahl. Auch bei aufgearbeiteten Ladebordwänden hält Gröninger eine große Auswahl bereit. Um schnell auf Probleme reagieren zu können sind neben dem Know-how der Mitar-

erfolgten in einem alten Holzwagon, der bereits mit einer Kühlzelle ausgerüstet worden war. Die Zunahme der Events und Tagungen oben auf Deutschlands höchstem Gipfel erforderten dringend eine bessere Logistik. In dem noch aus der Gründungszeit der Bahn (1930) stammenden Güterwaggon reichte in vielen Fällen der Platz nicht aus, um in den möglichen Fahrten alle erforderlichen Waren auf den Berg zu bringen. Auch der Transport von Frischware konnte vor allem im Sommer nicht vernünftig abgewickelt werden.

In einem Kühlaufbau sollten nun sowohl die lebensmittelhygienischen und -rechtlichen Bedingungen verbessert werden, als auch die Transportkapazitäten optimal genutzt werden. Als „Chassis“ stellte die BZB den Unterbau eines ausgemusterten Personenwagons zur Verfügung. Einen Kühlaufbau

auf diesen Zug der Zahnradbahn aufzubauen war selbst für die Techniker der Kiesling Fahrzeugbau GmbH eine ganz neue Herausforderung. Immerhin geht die Fahrt über 25 Prozent Steigung. Die Kühlung erforderte spezielle Anpassungen, denn das Carrier-Aggregat Vector 1850 MT wird nicht mittels Diesel-Motor angetrieben, sondern entnimmt seine Betriebsspannung aus der Stromversorgung des Zuges. Der Vector 1850 wurde für diesen Einsatz als Multitemperaturversion gewählt und basiert auf dem Eco Responsibility-Konzept von Carrier: geringere Emissionen, optimierter Energieverbrauch und weniger Verschleißteile.

Der Kühlaufbau verfügt über drei Kammern in denen von Getränken über Frischware bis hin zu Eis- und Tiefkühlprodukten alles für die Bewirtung der täglich 4000 Besucher transportiert wird.

beiter auch die entsprechenden Ersatzteile notwendig. Auch hier kann die Firma Gröninger seinen Kunden das volle Programm bieten. Das umfangreiche Lager umfasst rund 9000 Einzelteile.



Foto: Gröninger

**Kompetente
Ladebordwand-Spezialisten:**
Die Firma Gröninger aus Oberhausen.



**Wir
sind die
Mutter der
Sandwichplatten.**

Keep cool mit



Der optimale Aufbau für den temperaturgeführten Transport von Ackermann.

Für alle Einsatzbereiche von -20°C bis +12°C.



ACKERMANN FAHRZEUGBAU GmbH
Hans-Böckler-Straße 4 · 34466 Wolfhagen
Telefon 0 56 92/6 09-0 · Fax 0 56 92/6 09-39
www.ackermann-net.com

RÜCKHALTESYSTEME

Kälte halten

● ● ● Bei der Lebensmittel-Feinverteilung ist die Qualitätsverbesserung und Temperatursicherung für die Lebensmittel das wichtigste Ziel. Spezialist für den Bereich Kälterückhaltesysteme ist die Firma temptec, die jetzt ein neu entwickeltes Streifensystem vorgestellt hat. Neu ist, dass sich auf der Oberfläche der PVC-Streifen Längsrippen befinden, die sich nicht mehr miteinander verkleben und auch länger durchsichtig bleiben. Ein weiterer Vorteil ist eine einfache Aufhängemechanik, in der die Streifen frei pendeln können und damit das Einreißen des Materials vermindert wird. Zudem lassen sich die Streifen bequem werkzeuglos tauschen. Diese werden als Ersatzteil komplett vormontiert geliefert. Die Systeme sind für die Seitentüren oder Heckportal mit einer V2A-Schiene erhältlich, ebenso gibt es Systeme für das Heckportale sowie Varianten mit Längsver-schiebung zur Stirnwand.



Kostbare Kälte im Laderaum halten: Das neue Streifensystem von temptec.

Foto: temptec



Wirtschaftlich umsetzen: Der Aufbauspezialist B. Göbel und Sohn hat jetzt eine kostengünstige Alternative für den internen Hofdienst entwickelt.

Foto: B. Göbel und Sohn

Kosteneffiziente Lösung

● ● ● Hydraulischer Schnellwechsler für den Hofdienst

SNELLWECHSELSYSTEME. Zu den Stoßzeiten geht es rund auf den Hubs. Die Rampenplätze sind begrenzt

und rangieren ist angesagt. Bei den Mega-Hubs werden dafür spezielle Umsetzer eingesetzt. Deren Investitionsvo-

Flächendeckender Service

KÜHLTECHNIK. Thermo King Süd bleibt auf Wachstumskurs: Erst 2007 hatte der Ulmer Transportkälte-Spezialist eine Betriebsstätte in München übernommen. Mit dem Bau eines modernen Servicestützpunktes am Logistik-Knotenpunkt Nürnberg etabliert Thermo King Süd nun ein flächendeckendes Servicenetz in Süddeutschland – und hat dabei auch die Kunden auf den Verkehrsrouten von und nach Osteuropa im Blick. Die tkv Transport-Kälte-Vertrieb GmbH, die hinter der Marke Thermo King Süd steht, bietet ihren Kunden nicht nur an den drei Betriebsstätten umfassenden Service; Kunden wie Dachser oder Frigorent profitieren auch von den zwölf mobilen Service-Einheiten des Unternehmens. Diese Mitarbeiter stehen „on the road“ zur Verfügung und sind in kürzester Zeit vor Ort, wenn schnelle Hilfe benötigt wird.

„Das kontinuierliche Wachstum steht im Mittelpunkt unserer Unternehmensstrategie“, betont tkv-Geschäftsführer Herwig Kiesling. „Kurzfristig werden wir das mobile Serviceteam weiter verstärken. Mittelfristig erwägen wir zudem eine weitere Niederlassung im Südwesten Deutschlands zu etablieren. Auf der anderen Seite entwickeln wir neue Dienstleistungen für die Branche. Sie reichen vom HACCP-Kundendienst bei Fahrzeugreinigungen bis hin zu speziellen Schulungen.“

lumen ist von kleineren Logistik-Unternehmen nicht immer zu stemmen. Der Aschaffener Aufbauspezialist für Wechselsysteme B. Göbel und Sohn Fahrzeugbau hat jetzt eine kostengünstige Alternative für den internen Hofdienst entwickelt.

Um die Kosten für den Anwender im Rahmen zu halten, dient als Basis ein Gebrauchtfahrzeug, das mit einem hydraulischen Wechselrahmen nach den Anforderungen des Kunden ausgestattet wird. Dabei werden zwei grundsätzliche Aufbaukonzepte angeboten. Zum einen ein Aufbau für Abstellhöhen von 1120 bis 1320 mm mit senkrecht wirkenden, kardanisch gelagerten Hubzylindern. Für Volumenbrücken mit Abstellhöhen von 970 bis 1020 mm kommt ein Konzept mit schräg eingebauter Zylinderkonstruktion zum Einsatz. Die drückt bis zu 20 t und ist für alle gängigen Behälterlängen einsetzbar.

Zusätzliche Sonderanforderungen und Speziallösungen sind nach technischer Prüfung im Regelfall darstellbar. Das gilt auch für die Nachrüstung von nicht vorhandenen Nebenantrieben, Heckscheiben und Sicherheitseinrichtungen für den Rangierdienst.

Robuste Technik zum Laden

LADEHILFEN. Weniger Elektronik sorgt nicht selten für mehr Zuverlässigkeit. Genau das ist der Grund, warum der Ladebordwand-Spezialist Behrens Loading Systems auf den Einsatz von Elektronik verzichtet. Robustheit und Langlebigkeit werden ausschließlich durch hochwertige und robuste Komponenten erreicht. Nahezu alle Komponenten sind über die gesamte Produktpalette baugleich. Ein Beispiel aus der Praxis: Benötigt der Kunde einen Hydraulikschlauch, so muss der Kunde weder das Baujahr noch den Typen der Ladebordwand kennen. Durch einheitliche Schlauchlängen bekommt der Kunde immer den richtigen Schlauch. Steuertechnik und Hydraulik sind in einer kompakten Antriebseinheit, dem NOVA-Aggregat, mit festgelegten Schnittstellen zusammengefasst und dies kann bei Bedarf in Minutenschnelle ausgetauscht werden.

mit uns nach oben



BEHRENS
loading systems

Qualität die sich auszahlt!

Seit 27 Jahren bieten wir unseren Kunden Hubladebühnen im Bereich von 500–3000 kg im innovativen NOVA-Baukastensystem.

Sprechen Sie uns an:

behrens loading system B.V.
D-21465 Wentorf, Südring 3e
Tel.: 040 72 90 95-0, Fax: -31

www.behrenslading-systems.de
www.behrens-eurolift.de
info@behrens-eurolift.de

NFM – NutzFahrzeuge-Management

Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0 | Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22

Optiplan
www.optiplan.eu

...führend in GT*

Glasfaserverstärkte Kunststoffe
als Platten- oder Rollenware
zur Herstellung von Paneelen für Kühl- und Trockenaufbauten

Dicke: 0,8 bis 5,0 mm
Materialbreite: bis 3 m
Rollenlänge: bis 240 m

POLYDET® GripStar: Patentierter *rutschhemmender GFK-Bodenbelag*, abriebfest und chemikalienbeständig

POLYDET® PowerStar: Ideale *Innendeckschicht*, höchste Mechanik, geringe Dicke

POLYDET® HighGloss: Optisch hochwertige *Außendeckschicht*, sehr glatte Oberfläche ohne Faserabdruck

POLYDET® Roof: Optimales *Dachmaterial*, lichtdurchlässig, aber blickdicht, optional Gewebe



Ungewöhnlich hoher Schwerpunkt für die Selbstfahrmodule:
Die gekoppelten Goldhofer-PST/ES-E positionieren sich unter der Brücke.

Auf dem grünen Wagen

Spektakulärer Einsatz für drei selbstfahrende Schwerlast-Transportsysteme der Goldhofer AG aus Memmingen: Die Fahrzeuge vom Typ PST-ES/E mit insgesamt 19 Achslinien waren maßgeblich an der Fertigstellung der Autobahn-Verbindung zwischen Nagoya City und Osaka in Japan beteiligt.

Wertvolle Dienste beim Brückenschluss am Higashi-Meihan-Highway leistete die Transporttechnologie von Goldhofer. So musste am Autobahnkreisel Tenpaku in Nagoya City

ein 95 m langes und 545 t schweres Brückenstück in 30 m Höhe etappenweise über bereits bestehende Zubringer-Schleifen transportiert werden, um installiert werden zu können. Das hohe Gewicht des

Brückenstückes und der beengte Raum machten dabei einen Kraneinsatz völlig unmöglich.

Trickreiches Umsetzen

„Ohne die Goldhofer-Fahrzeuge hätten wir das Projekt gar nicht realisieren können. Man kann sagen, unsere neuen Selbstfahrmodule waren der Star des Abends“, erklärte der Projektleiter von der ausführenden Central Nippon Expressway Company.

Auf jedem Goldhofer-Modul war ein 60 t schwerer Hubtisch angebracht, der die Brücke in 30 m Höhe stützte. Das Brückenteil wurde von jeweils zwei fahrbaren Hubtisch-Kombinationen so bewegt, dass die Brücke über die unter ihr liegenden Straßenabschnitte hinausragte. Die dritte Einheit nahm das Brückenteil dann auf der anderen Straßenseite entgegen. Dies erforderte ein mehrfaches Rangieren der Fahrzeuge auf engstem Raum. Dabei sorgte die elektronische Vielweglenkung der Goldhofer-Module dafür, dass präzise Manöver mit einem sehr geringen Arbeitsradius problemlos möglich waren.

Lenk-Varianten

„Bei der PST-ES/E-Baureihe stehen dem Anwender zahlreiche Sonder-Lenkprogramme zur Verfügung, die über Tastendruck auf der Fernbedienung ausgewählt werden können. Der Umbau von Spurstangen ist hierbei nicht erforderlich, da jede Achse über einen Sensor und stufenlosen hydraulischen Drehantrieb angesteuert wird. Dies ermöglicht eine vollkommen flexible und zugleich absolut präzise Lenkung der Fahrzeuge“, erläutert Horst Häfele, Verkaufsleiter Schwerlastmodule bei der Goldhofer AG.

Nicht nur Präzision, sondern auch sehr viel Kraft war zudem nötig, um das Gewicht des gigantischen Betonteils zu bewegen. Die Fahrzeuge des Memminger Schwertransport-Spezialisten mussten neben den 545 t des Brückenabschnittes

und den 60 t schweren Hubtischen auch das Gewicht der 50 t schweren Montageplattform tragen.

Höchste Achslasten

Wie gut die bayerische Technik im japanischen Straßenbauprojekt gearbeitet hat, zeigt sich daran, dass die Goldhofer-Module für den finalen Brückenschluss nur eine Stunde im Einsatz waren und alles vollkommen problemlos über die Bühne ging.

Das prestigereiche Bauprojekt ist Teil des Higashi-Meihan-Highway, der die Städte Nagoya und Osaka verbindet und damit eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen



Eine mehr als anspruchsvolle Transportaufgabe: Jetzt übernimmt der Selbstfahrer die Abstützung der 540 t schweren Brücke.

Fotos: Goldhofer

des Landes darstellt. „Wir sehen den Einsatz als Anerkennung und Bestätigung unserer hochwertigen Produkte“, erklärt

Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG, zum außergewöhnlichen Einsatz.

SPITZER SERVICESTÜTZPUNKTE



UNSER SERVICE FÜR SIE: INSTANDSETZUNG UND REPARATUR VON NUTZFAHRZEUGEN SOWIE INDIVIDUELLE SONDERLACKIERUNGEN UND BESCHRIFTUNGEN – UNABHÄNGIG VON HERSTELLER UND FABRIKAT! WEITERE INFORMATIONEN FINDEN SIE UNTER **WWW.SPITZER-SILO.COM**

SPITZER SILO-FAHRZEUGWERKE GmbH
Brühlweg 10
74834 Eitztal-Dallau

Tel.: +49 (0) 62 61 / 80 05-0
Fax: +49 (0) 62 61 / 80 05-60
E-Mail: info@spitzer-silo.com
www.spitzer-silo.com

SPITZER WELTWEIT:
Frankreich - Fegersheim
Deutschland - Cloppenburg, Wörmitz
Ungarn - Pécs

Belgien, Großbritannien, Italien, Niederlande,
Polen, Russland, Spanien, Südafrika
und in vielen anderen Ländern...



**Zukunftsweisendes
Material: Faserver-
stärkte Kunststoffe.**

Foto: LAMILUX



Viele dieser neuen leichten und zugleich sehr stabilen Verbundmaterialien, die in die verschiedensten Zonen von Lkw-Aufbauten, Trailern, Kühltransportern und Containern sowie Caravans eingebunden werden, hat das Unternehmen kürzlich auf der Composites Europe in der Neuen Messe Stuttgart präsentiert.

Der Einsatz der innovativen Verbundwerkstoffe von LAMILUX liegt sowohl in den Deckschichten der Sandwichelemente für den Seitenwand- und Dachaufbau als auch in den Beschichtungen des Bodens. Dabei handelt es sich um extrem stabile und gleichzeitig sehr leichte Komposit-Materialien aus Fasern und Harz. Beide Stoffe werden bei LAMILUX in einem kontinuierlichen Flachbahnverfahren zusammengebracht.

Die Art und Ausrichtung der Fasern, beispielsweise als Gewebe oder multiaxiales Gelege, und die Rezepturen des Harzes sind dabei die zwei hauptsächlichen Parameter, die über die physikalischen und chemischen Eigenschaften des Materials bestimmen.

Leichte Verbundmaterialien

●●● LAMILUX: umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität

KOMPONENTEN. Viele Branchen sind derzeit auf der Suche nach neuen Werkstoffen, die die Herstellung energieeffizienter Produkte ermöglichen. Dabei müssen Leichtbau und Stabilität miteinander verknüpft werden. Das Schlag-

wort: Leichtbau. Wichtige Zeichen setzen hier besonders faserverstärkte Kunststoffe, deren Innovationspotenziale nach Überzeugung des europaweit führenden Produzenten LAMILUX noch lange nicht ausgeschöpft sind.

Spezialist für zuverlässige Transport-Technik

www.langendorf.de

Vielseitigkeit

Langendorf-Auflieger und -Aufbauten haben sich in vielen Branchen bewährt. Jahrzehntelange Erfahrung führt zu praxisgerechten Lösungen - **Weltweit!**

Langendorf

Kippaufbauten

Tieflader

Flatliner

Kippsattelauflieger

Flexliner

Spitzentechnik auf Rädern

Langendorf GmbH · Bahnhofstrasse 115 · 45731 Waltrop · Telefon +49/2309/938-0 · Fax +49/2309/938-190

Robuste Stahlprofile für Grobes

●●● Cargo Floor mit neuen C-Shape-Profilen

SCHUBBODENAUFLEGER. Der Schubbodenspezialist Cargo Floor B.V. aus Coevorden, Niederlande, hat seine Produktpalette ausgebaut. Ab sofort stehen Schubbodenaufleger mit stählernen C-Shape-Bodenprofilen zur Verfügung. Die stählernen Bodenprofile wurden entwickelt, um auch den Transport von Schrott, Kies, Glas oder Sand mit wirtschaftlicher Schubbodentechnik darstellen zu können. Die Wirtschaftlichkeit dieser Technologie liegt in den multifunktionalen Möglichkeiten. Neben Schüttgütern kann auch palettierte Ware mit Schubbodenfahrzeugen gefahren werden. Um aggressive Frachten wie Schrott, Glas oder Kies zu fahren, muss das Schubbodensystem entsprechend ausgelegt sein. Stahl nutzt dabei deutlich weniger als Aluminium. Die Schubbodentechnik bringt in diesen Transportsegmenten ein deutliches Sicherheitsplus. Da Cargo-Floor-

Systeme horizontal arbeiten, können Aufleger beim Entladen auch nicht mehr umkippen. Daneben bergen auch große Volumen bis zu 100 m³ (standard 93 m³) keine Risiken mehr. Bei einem Gewicht von etwa 18 t (inkl. stählernem Boden und stählerner Seitenwandbeplankung) ist die Standfestigkeit gegeben, um auch große Volumen zu transportieren. Beim Transport von leichtem Schrott ist es durch das große, zur Verfügung stehende Volumen unnötig, die Ladung extra nachzupressen.

Beim Cargo-Floor-System mit stählernen Bodenprofilen sind auch die Seitenwände mit Stahlblechen beplankt, da auch in diesem Bereichen ein hoher Abrieb gegeben ist. Bei Bedarf kann die Beplankung erneuert werden. Auf Abdichtungen aus Kunststoff hat der Hersteller beim Einsatz der stählernen Profile verzichtet. Stattdessen wird mit einer so genannten „Über-



Auf der Entsorga vorgestellt:
Schubbodentechnik von Cargo Floor mit stählernen Profilen.

Foto: Cargo Floor

lapp-Druckabdichtung“ gearbeitet. Dabei drückt das Gewicht der Ladung die Überlappung weiter an, wodurch der Boden nahezu völlig leckdicht ist. Diese Technik wird von Cargo Floor seit mehr als 15 Jahren angewendet. Zum Einsatz kommt sie unter anderem bei industriellen Anlagen, wo diese Abdichtung unter sehr extremen Umständen 24 Stunden pro Tag ihre Funktion erwiesen hat.



Goldhofer - die Lösungskompetenz für spezielle Transportaufgaben.
Sattelfahrzeuge für die unterschiedlichsten Transportaufgaben und Spezialeinsätze in einem Nutzlastbereich bis 150 t.

Für weitere Informationen:
www.goldhofer.de





Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone +49 (0)8331-150
Fax +49 (0)8331-15239
e-mail: info@goldhofer.de

SATTELANHÄNGER

Goldhofer
www.goldhofer.de

ANHÄNGER

Extrem flexibel

●●● Es gibt Branchen, deren Ansprüche an Nutzfahrzeuge besonders hoch sind. Zu diesen Branchen gehört auch der GaLa-Bau. Der Anhänger ist hier ein zentraler Teil des Fuhrparkkonzeptes. Entsprechend ausgestattet, bieten die Anhänger ein hohes Einsparpotenzial in Sachen Handling- und Transportkosten. Was hier alles möglich ist, macht regelmäßig der westfälische Fahrzeugbauer Blumenröhr deutlich. Er bietet bei seinen Anhängern eine Vielzahl an individuellen Ausstattungsmerkmalen, um die Flexibilität seiner Kunden in Sachen Transport zu erhöhen. Gefertigt werden die auflaufgebremsten Anhänger bis 3,5 t Gesamtgewicht und Tieflader bis 18 t Gesamtgewicht. Alle Fahrzeuge sind insbesondere für den Transport von schweren Maschinen geeignet und die Kippanhänger zusätzlich für den Transport von Schüttgut.



Optimiert für den GaLa-Bau:
Blumenröhr setzt die Sonderwünsche in moderne Anhängertechnik um.

Foto: Blumenröhr

Mehr als 130 Einheiten
in 15 Jahren: Neue Wiesel
für die Post.



Foto: Kamag

Großauftrag der Post

●●● Kamag liefert über ein Dutzend Wiesel für Logistik-Zentren

SPEZIALFAHRZEUGE. Die Ulmer Kamag Transporttechnik GmbH & Co. KG hat erneut einen Großauftrag von der Deutschen Post AG erhalten. Bestellt wurden 13 zusätzliche Kamag-Wechsel-

brückenhubwagen WBH 25 Typ Wiesel, die sich momentan in der Auslieferungsphase befinden. Damit konnte Kamag die jahrelange, erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Deutschen Post

Knapens Alu-Spezialitäten

SPEZIALTRAILER. Knapen Trailers ist seit mehr als 25 Jahren als Schubboden-Spezialist in Europa bekannt. Die niederländische Firma hat sich zu 100 Prozent auf diese Art von Fahrzeugbau festgelegt. Trotz der wirtschaftlichen Rezession stehen bei Knapen Trailers Innovationen nach eigener Aussage an vorderster Stelle. Neben dem Standard K200, mit dem Knapen Trailers in ganz Europa bekannt geworden ist, entwickelt und produziert die Firma auch Spezialfahrzeuge, die allesamt ganz selbstverständlich immer über einem Schubboden verfügen.

Kürzlich hat Knapen Trailers einen superleichten Kompostauflieger mit Häckselkasten an einen Champignonkompostbetrieb in Ungarn geliefert. Der Häckselkasten besitzt vier Schneidewalzen, die den Champignonkompost locker machen. Darunter befinden sich zwei quer platzierte Förderbänder und ein zentrales ausziehbares Entladeband. Aluminium-Konstruktionen sind die Spezialität von Knapen Trailers. Deshalb ist der Kasten natürlich komplett aus Aluminium-Komponenten gefertigt. Traditionell werden Kompostauflieger mit einem Transportband ausgestattet, um eine selbstständige Entladung zu garantieren. Knapen Trailers realisiert jedoch auch Schubbodensysteme mit speziellen Funktionalitäten. So kann der Hub des Bodens variabel von

weiter ausbauen. Das Wiesel von Kamag ist ein spezielles Fahrzeug zum Umsetzen von Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern. Seit der Markteinführung des Kamag-Wechselbrückenhubwagens im Jahre 1994 bestellt die Deutsche Post immer wieder regelmäßig die Wiesel für ihre Logistik-Zentren.

Bisher wurden in den vergangenen 15 Jahren insgesamt mehr als 130 Wiesel an die Post ausgeliefert. Die zuletzt Bestellten sind für die Deutsche Post und die zum Konzern gehörende DHL bestimmt. Zu den Entscheidungskriterien der Post zählte auch das komplette

Servicepaket von Kamag. Die Post zählt seit vielen Jahren zu den wichtigsten Kunden der Kamag im Logistik-Bereich.

Darüber hinaus gehören alle namhaften europäischen Transport- und Logistik-Unternehmen (wie z. B. Dachser, Schenker, DSV), Paketdienste (wie z. B. GLS und DPD) und Versandhäuser (wie z. B. Hermes und Ikea) zu den langjährigen Kunden von Kamag. Die Auslieferung der Fahrzeuge für die Post hat Mitte September begonnen und wird noch bis Ende des Monats andauern.

In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrere Fahrzeuge an weitere Postunternehmen im europäischen Ausland geliefert. Der Wechselbrückenhubwagen Wiesel wird seit 1994 gebaut und bis heute sind über 1500 Fahrzeuge europaweit zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz in der Hof-Logistik im Einsatz.

Anzeige

www.temptec-gmbh.de

**Kälterückhaltesysteme
vom Technologieführer**

0 bis 200 mm gesteuert werden. Auch die Geschwindigkeit des Bodens kann variabel eingestellt werden. Sogar bei niedrigen Geschwindigkeiten des Bodens werden die Bodenbretter mit voller Geschwindigkeit zurückgezogen. Auf diese Weise funktioniert der Schubboden wie ein Transportband. Mit einem Eigengewicht von 8950 kg gehört dieser Häckselkasten-Auflieger zu den leichtesten Exemplaren im Markt.



**Spezielle Variante
für Ungarn: Im
Häckselkasten-Auf-
lieger befinden sich
zwei quer platzierte
Förderbänder und
ein zentrales auszieh-
bares Entladeband.**

Foto: Knapen

Die PALFINGER Innovations- Förderung.

**Nur bis
31. 12. 2009!**



Die neue PALFINGER Innovations-Förderung ist da! Holen Sie sich für Ihren alten Kran gutes Geld und sparen Sie mit der neuen Palfinger Krantechnologie!

Nähere Informationen und Bedingungen finden Sie im Internet unter www.palfinger.de/krantauschaktion

PALFINGER

PALFINGER GMBH
Feldkirchener Feld 1
83404 Ainring
Tel.: +49-(0)8654-477-0
Fax: +49-(0)8654-477-4000
E-Mail: info@palfinger.de
www.palfinger.de

Foto: Faymonville



Manchmal braucht es ein paar Achsen mehr: Die Modulbaureihe S-Line von Faymonville kann mit einem Wettbewerbsfabrikat kombiniert werden.

Interdisziplinäre Kopplung

●●● Unternehmen setzen auf S-LINE von Faymonville

SPEZIALFAHRZEUGE. Faymonville ist seit einigen Monaten auch im Bereich der Modulartechnik präsent und bietet ein Produkt an, dessen Besonderheit die Kompatibilität mit einem Wett-

bewerberprodukt ist. So hat die belgische Spezialtransportfirma Van Egdom die Faymonville-Module, die eine Achslast von 36 t pro Linie bei 1 km/h aufweisen, mehrfach unter Beweis gestellt, dass die beiden Fabrikate miteinander kombiniert werden können. Bei zahlreichen Transporten, u. a. im Hafen von Antwerpen, kamen die insgesamt 24 Achslinien von Faymonville gemeinsam mit den Modulen des Referenz-Fabrikates erfolgreich zum Einsatz.

Minimierte Transportkosten

●●● SWAPit: Abrollbehälter für mehr Nutzlast



Abrollbehälter aus Aluminium: Der SWAPit überzeugt durch sein geringes Eigengewicht.

Foto: PommierGross

ABROLLBEHÄLTER. Die Bedeutung von Aluminium im Fahrzeugbau wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Der Grund liegt auf der Hand: Weniger Eigengewicht bedeutet eine höhere Nutzlast und damit eine höhere Wirtschaftlichkeit. Das gilt auch für Komponenten. Der Nutzfahrzeugzulieferer Pommier Gross Aluminium GmbH mit Sitz in Florstadt hat unter dem Namen SWAPit einen besonders leichten Abrollbehälter für maximal 2 t Nutzmasse für Transporter mit einem zul. GG von bis zu 6 t vorgestellt.

SWAPit ist lieferbar in allen DIN-Größen bis zu einer Innenlänge von maximal 4 m, eignet sich für Citylift-Hakengeräte passend zu Behältern nach DIN 30722-3 und wiegt in der größten Länge nur 395 kg. Im Vergleich zu herkömmlichen Abrollbehältern dieser Größenordnung bedeutet das einen Nutzlastvorteil von über 400 kg. In der Transportklasse entspricht das – ausgehend von einer Nutzlast von 2 bis 3,5 t – einem Gewinn von bis zu

Sei es beim Umsetzen von Stahlringen von ca. 130 t oder von Generatoren mit mehr als 300 t Eigengewicht, der Fahrer Paul Otten, der den Modulmax regelmäßig manövriert, lobt die Wendigkeit der Faymonville S-Line.

Auch die Firma Collett aus Halifax/West-Yorkshire (UK) zieht nach den ersten Transporten positive Bilanz aus der Neuanschaffung. Collett setzte volles Vertrauen in Faymonville, was die Kompatibilität der Module betraf, denn sein gesamter bestehender Modularfuhrpark stammt von dem zur S-Line baugleichen Wettbewerbsfabrikat. Aufgrund der kurzen Lieferzeit und den guten Erfahrungswerten zwischen Collett und Faymonville, entschied er sich für den belgischen Hersteller.

Auch in Frankreich werden die Faymonville-Module zum Einsatz kommen, denn das Unternehmen STDR-TEDL aus La Talaudière hat insgesamt 17 Achslinien mit Schwanenhals bei den Luxemburger Fahrzeugbauspezialisten geordert. Gleichzeitig kündigt Faymonville darüber hinaus Erweiterungen des Modulkonzeptes an, beispielsweise in Form von ausgesuchten Tiefbettvarianten. Hiermit erhalten die Kunden die Möglichkeit, die jeweils zum Ladegut passenden Aufnahmen zu wählen und damit beispielsweise auch für eine maximale Ladungssicherung zu sorgen.

20 Prozent. Allein dadurch können einige Transportwege und die damit verbundenen Kosten, Arbeitsstunden und CO₂-Emissionen eingespart werden. Hinzu kommen deutliche Verbrauchsvorteile während des Transportes, da wesentlich geringere Massen beschleunigt werden müssen.

Neben seinem günstigen Gewicht überzeugt der aus Aluminium gefertigte SWAPit nicht zuletzt durch seine Korrosionsbeständigkeit. Insgesamt spart SWAPit somit an mehreren Stellen: Die Betriebskosten sinken durch einen geringeren Verbrauch der Trägerfahrzeuge, die wesentlich höhere Nutzlast hilft beim Einsparen von Transportkosten und das fast unverwundliche Material senkt den Reparatur- und Instandhaltungsaufwand, während die Nutzungsdauer länger ausfällt als bei herkömmlichen Behältern.





HRD-Trailer-Engineering GmbH
Industriestraße 5a · D-49824 Emlichheim
Tel.: +49 (0) 59 43/95 05-0 · Fax: +49 (0) 59 43/95 05-18
www.hrd-online.de · zentrale@hrd-online.de

**IHR
SPEZIALIST
FÜR SONDER-
FAHRZEUGE**



www.nfm-verlag.de

27616 Beverstedt | Tel. +49 (0) 47 47/87 41-0

KLICK




Professionelle Farben



Das Armour-Zinc-System

Die Nasslackalternative für (Spritzflamm-) Verzinken

Der trockene Farbfilm unserer Armour Zinc 786 enthält satte 86% Zink. Diese Grundierung verfügt über ausgezeichnete Fülleigenschaften und lässt sich außerdem sehr dünn aufspritzen.

Mol Lacksysteme GmbH

Robert-Bunsenstraße 5
79211 Denzlingen, Deutschland
Tel. +49 (0)7666 / 88 48 57 0
Fax. +49 (0)7666 / 88 48 57 22
E-mail: info@mol-lacksysteme.de
www.mol-lacksysteme.de

PROPLAST
FACHFABRIK FÜR FACHFAHRZEUGE

PRO-5/5F

LED Mehrkammerleuchte

5 FUNKTIONEN...!
LED-Schlusslicht
LED-Bremslicht
LED-Blinklicht
LED-Rückfahrleuchte
LED-Nebelschlussleuchte

Gehäuse Anthrazit



40 280 011 - links
40 280 012 - rechts

VOLL LED MEHRKAMMERLEUCHTE PRO-5/5F

- 5 Funktion (5F):
- LED Schlusslicht - LED Bremslicht - LED Blinklicht
- LED Rückfahrleuchte - LED Nebelschlussleuchte
- LED Leuchtenmodule mit 18 Hochleistungs-LED's
- Leuchten / Dreieckrückstrahler in brillanter Spiegeloptik
- LED Leuchtenmodule sowie Kontaktbereich komplett wasserdicht vergossen
- einfache, schnelle und kostengünstige Instandsetzung durch austauschbare LED Leuchtenmodule und Dreieckrückstrahlereinheit
- wahlweise mit Kabel 2m oder Kompaktstecker 7-polig
- LED Kontrollgeräte verfügbar
- verschiedene Gehäusefarben zur Auswahl
- Abmessung: 416 x 160 x 40mm
- ECE und ADR geprüft, IP 67, 24V

Gehäuse Silbergrau



40 280 021 - links - 40 280 022 - rechts

Gehäuse Rot



40 280 031 - links - 40 280 032 - rechts

Gehäuse Weiß



40 280 041 - links - 40 280 042 - rechts

LED Kontrollgerät



50 135 000

LED Kontrollgerät PRO-LCG 24V

- dient zur Anpassung der elektrischen Eigenschaften der LED Leuchten an die Anforderungen der Zugmaschine
- Gehäuse komplett vergossen
- 2 Anschlussleitungen
- 24V

PROPLAST
Fahrzeugbeleuchtung GmbH
Dieselstr. 17
41191 Reesbach u.d.H.
Tel.: 06083 9340
Fax.: 06083 93419
email: info@proplast-online.de
www.proplast-online.de



Foto: HRD

Maßgeschneidert:
Für Kunden rund um den Globus
entwickelt und fertigt HRD in Emlichheim
Trailer-Unitate für alle denkbaren Verwendungen.

Gezogene Einheiten nach Maß

●●● Kundenspezifische Trailer für Spezialanwendungen von HRD

AUFLIEGER. In der Nähe der niederländischen Grenze ist der Stammsitz des Fahrzeugspezialisten HRD Trailer-Engineering angesiedelt. Von hier aus entwickelt und fertigt man Sonderfahrzeuge, insbesondere Trailerkonzepte, für Kunden aus ganz Europa und darüber hinaus. Diese entstehen nach individuellen Vorgaben.

Ein erfahrenes Konstruktionsteam aus unterschiedlichen Fachbereichen konzipiert nach eigenen Angaben in kurzer Durchlaufzeit Fahrzeuge für außergewöhnliche Abmessungen und außergewöhnliche Gewichte – dabei kann beispielsweise aber durchaus auch mal ein extrem niedriges Fahrzeuggewicht gefordert sein. In diesem Zusammenhang stellt HRD nach eigener Aussage höchste Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Produkte, die durch einen entsprechend hohen Qualitätsstandard während der eigentlichen Produktion oder auch Testfahrten vor den jeweiligen Auslieferungen gewährleistet werden sollen.

Ein weiteres Standbein ist die Entwicklung und Produktion von Fahrzeugstellen für namhafte Aufbauherstel-

ler in ganz Europa. Zu den jüngsten Entwicklungen zählen eine Kessebrücke für Komponenten von Windkraftanlagen, ausziehbare Sattelaufleger für Rotorblätter oder teleskopierbare Tieflader mit fünf Achsen und einer Ladehöhe von 800 mm (alle Achsen hydraulisch gelenkt).

Die aktuellen Entwicklungen im Trailermarkt sind natürlich auch an HRD nicht spurlos vorüber gegangen, allerdings sieht man sich gut für die Zukunft aufgestellt und ist so recht optimistisch, auch weiterhin für den anspruchsvollen Markt der beschriebenen Kundenfahrzeuge europa- und weltweit Kunden gewinnen zu können.

Anzeige

LADUNG
GESICHERT?

allsafe JUNGFALK
Member of allsafe GROUP

www.allsafe-group.com



Von Beginn an dabei:
MBB Palfinger ist Kooperationspartner von Mercedes-Benz TruckWorks.

Foto: MBB Palfinger

Durch die Zusammenlegung der Partnernetzwerke von MBB Palfinger und der des ADAC entsteht ein umfangreiches 24-Stunden-Servicenetzwirk, das kompetente Hilfe in knapp 30 Ländern Europas mit über 2500 Servicestellen in Deutschland und Europa anbietet.

MBB Palfinger ist der erste deutsche Hubladebühnenhersteller, der auf die jahrzehntelange Erfahrung durch den ADAC TruckService zurückgreift. Die langfristige Kontrolle von Investitionskosten kann ab sofort mit Fullservice-Wartungsverträgen von MBB Palfinger optimiert werden. Beim Erwerb von neuen MBB-Palfinger-Hubladebühnen kann ein Fullservice-Wartungsvertrag mit einer Laufzeit von drei und fünf Jahren erworben werden. Die Verträge können individuell an die Kundenbedürfnisse angepasst werden und tragen zu einer transparenten Darstellung der Betriebskosten bei. MBB Palfinger bietet diese Serviceleistung vorerst in Deutschland und Österreich an. Eine Erweiterung auf andere Länder ist geplant.

Mit mehr als 50 Jahren Erfahrung im Bereich der hydraulischen Hubladebühnen ist MBB Palfinger Spezialist für Ladesysteme. Produkt-Know-how, Innovation und modernste Technologien kombiniert mit prozessorientierter Organisation ermöglichen höchste Qualitätsstandards.

Kompetentes Team

●●● MBB Palfinger ist Kooperationspartner von Mercedes-Benz TruckWorks

LADEHILFEN. Alles aus einer Hand, das ist immer häufiger eine Anforderung der Kunden, wenn es um Service und Reparatur von Nutzfahrzeugen geht. MBB Palfinger ist Kooperationspartner von Mercedes-Benz TruckWorks. Die von Mercedes-Benz unter dem Namen TruckWorks eingeführte, eigene Servicemarke verspricht einheitliche Servicestandards deutschlandweit. Bei den bis Jahresende ca. 100 auditierten Nutzfahrzeugzentren soll zusammen mit

den bisher 17 Kooperationspartnern im Schadensfall Service mit Herstellerqualität gewährleistet werden. MBB Palfinger ist hier gleich vom Start weg mit dabei. Eine Ausweitung auf weitere europäische Märkte ist angedacht.

Neben TruckWorks nimmt MBB Palfinger ab 1. Januar 2010 die Zusammenarbeit mit dem ADAC TruckService auf. Auch hier steht die kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität im Vordergrund.



Müller-Mitteltal



»SUSI«
Super-Single
385 mm breit

- ▶ geringer Bodendruck
- ▶ hohe Laufleistung
- ▶ von 8,9 t bis 14,4 t



Karl-Müller-Str. 18-42
72270 Baiersbronn-Mitteltal
Telefon ++49 (0) 74 42 / 4 96-0
www.mueller-mitteltal.de

DIE HERSTELLER

Anton Hurtz GmbH & Co. KG
D-41334 Nettetal

CHEP GmbH
D-50679 Köln

Falkenhahn AG
D-36419 Geisa

Gütegemeinschaft Paletten e. V.
D-48157 Münster

INKA Paletten GmbH
D-85635 Siegersbrunn/München

NEFAB Packaging Germany GmbH
D-71696 Möglingen

LPR Deutschland
D-40878 Ratingen

Paul Craemer GmbH
D-33442 Herzebrock-Clarholz

Schroth GmbH
D-74579 Fichtenau

**Usepa Palettenherstellung und
-vertriebsgesellschaft mbH**
D-25337 Elmshorn

Yamaton Paper GmbH
D-18146 Rostock

Zarges GmbH
D-82360 Weilheim

DIE BRETTEN,

Die Vielfalt des LADUNGSTRÄGERS PALETTE

Paletten: ein flacher Ladungsträger mit einer großen Erfolgsgeschichte. Genauso wie Container sind Paletten nicht mehr aus der Transport- und Warenwelt weg zu denken. Ebenso vielfältig wie die Bedeutung des Wortes ist auch das Angebot an unterschiedlichen Palettentypen und Modellen.



Fotos: Zeppelin Baumaschinen

die die Welt bewegen

VIelfÄLTIGE STAPEL:

Paletten haben sich in vielen Branchen als Ladungsträger etabliert.

Der Ursprung des Wortes Palette aus dem Französischen oder Italienischen steht für Malbrett – das Mischbrett, auf dem die Maler ihre Farben tragen und mischen – und eigentlich ist es genau das, was auch eine Transportpalette ausmacht. Als flacher Ladungsträger ermöglicht sie, eine Auswahl an Waren zusammenzustellen und zusammen zu transportieren. Die wohl bekannteste Palette in Europa ist dabei die 800 x 1200 mm große, so genannte Europalette aus Massivholz. Dabei ist aber nicht jede Holzpalette in diesem Europaletten-Format auch gleichzeitig eine Europalette und es gibt weitere Formate für Europaletten. Damit deutet sich die Vielfalt der Paletten bereits an.

Formvielfalt

In erster Linie fängt die Unterscheidung bei den Formaten an. Gerade im Einzelhandel ist das Europalettenformat unter Umständen zu groß, woanders ist es dagegen zu klein. Neben dieser Palettengröße sind daher vor allem das Industriepalettenformat mit 1000 x 1200 mm und die Halbpalette oder auch Düsseldorf-Palette mit 800 x 600 mm typische Formate. Im Container-

verkehr verschonen diese Formate jedoch wertvollen Platz, da die Standardmaße der Container auf dem amerikanischen Maßsystem beruhen. Neben den Standardmaßen sind auch Sonderpaletten mit unter-

schiedlichsten Größen im Einsatz, die speziell auf die jeweiligen Kundenbedürfnisse angepasst sind. Unterschiede gibt es auch in den Baustilen der Paletten.

Verlust oder bleibend

Viele Paletten sind so stabil gebaut, dass sie mehrfach und über viele Jahre hinweg genutzt werden können – ein sinnvolles Prinzip, nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht, sondern auch aus ökologischer. Genau an dieser Stelle setzt das Pooling an – Systeme, innerhalb denen die zugehörigen Paletten getauscht werden können. Ist die Gefahr gegeben, dass die Palette nach dem Transport verloren geht, werden dagegen häufig Einweg-Paletten eingesetzt.

Diese sind meist nicht so haltbar konstruiert wie die Mehrweg-Schwester, dadurch aber in der Regel auch günstiger. Dabei sollte Einweg keinesfalls mit einmalig verwechselt werden.

Das richtige Material

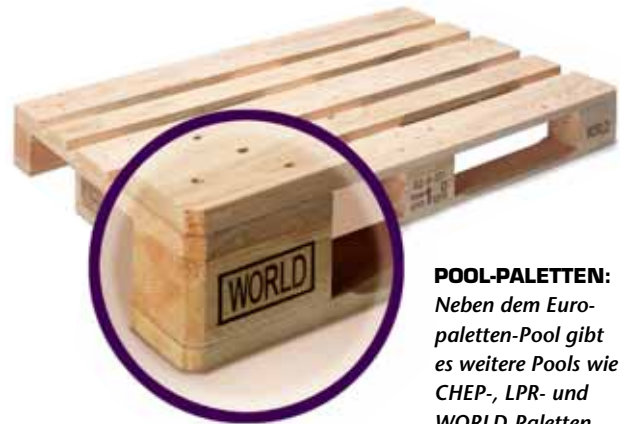
Beim Palettenmaterial gibt es große Unterschiede. Auch hier ist ein vielfältiges Angebot von Papier, Metall mit Aluminium oder Stahl, Kunststoff, Holz oder Holzwerkstoffen auf dem Markt zu finden. Die unterschiedlichen Materialien haben jeweils sowohl ihre Vor- als auch Nachteile. Auch für das Handling ergeben sich mit dem Material der Ladungsträger Auswirkungen. Allein dieser Abriss zeigt, dass bei der Auswahl des Ladungsträgers Palette einiges beachtet werden kann und sollte. Der Weg der Waren spielt ebenso eine Rolle wie das Gewicht der Ladung – für den reibungslosen Transportablauf ist daher das wichtigste Kriterium: Die Palette muss den jeweiligen Anforderungen entsprechen.

MASSIVHOLZ-PALETTEN

Holzpaletten werden aus Brettern oder Kanthölzern gebaut, damit sind sie aus einem stabilen, natürlichen Rohstoff gefertigt. Wenn die Paletten beschädigt sind, können sie repariert werden und weiterhin genutzt werden. Mit zunehmendem Umweltbewusstsein ist dieses sicherlich ein Vorteil. Jedoch stellt gerade der Umweltgedanke auch besondere Anforderungen an Export-Paletten aus Holz – zunehmend wird daher für die Massivholz-Paletten eine besondere Vorbehandlung nach ISPM 15 vorausgesetzt.

Auf den verschiedenen Kontinenten haben sich unterschiedlichste Tier- und Pflanzenarten entwickelt. Mit den weltweiten Warentransporten und Reisen werden auch immer wieder Organismen von einem Ökosystem in ein anderes geschleppt. Mit fatalen Folgen für die empfindlichen Umweltsysteme – Schäden, die man zunehmend versucht, zu vermeiden. So wie im Schiffsverkehr das Ballastwasser, ist auch Holz ein Träger. Um das Risiko unbeabsichtigter Verbreitung von Pflanzenschädlingen, wie z. B. den asiatischen Langhornbock, zu verringern und gleichzeitig Verzögerungen durch Quarantänezeiten im Transport zu vermeiden, wurde mit ISPM 15 (International Standards for Phytosanitary Measures) ein internationaler Standard für Holzverpackungen geschaffen. In vielen Ländern finden die Anforderungen bereits Anwendung. ISPM konforme Paletten müssen entrinnet, behandelt und markiert sein.

Die Behandlung erfolgt entweder mit einer Begasung oder, ähnlich wie beim Pasteurisieren, mit einer Hitzebehandlung mit einer Mindesttemperatur und -dauer. Im Laufe der Jahre haben



POOL-PALETTEN:
Neben dem Europaletten-Pool gibt es weitere Pools wie CHEP-, LPR- und WORLD-Paletten.

sich verschiedene Paletten-Tausch-Pools entwickelt. Die Paletten innerhalb der Pools müssen jeweils in Bauart, Zustand und Reparatur bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen. Dann können sie beliebig innerhalb der eigenen Pools getauscht werden.

Einer dieser Pools ist der Europool der Europaletten, der von der European Pallet Association (EPAL) kontrolliert und überwacht wird. Die Geschichte der Europalette begann 1961 mit der gemeinsamen Entscheidung verschiedener Europäischer Eisenbahnen im Rahmen der Union International des chemins de fer (UIC) eine einheitliche Tauschpalette zu nutzen. Neben der 800-x-1200-mm-Europalette gehören heute auch die EURO2- und EURO3-Paletten mit 1000 x 1200 mm und die EUR6-Palette mit 800 x 600 mm zum Pool. Etwa 1300 Hersteller, Händler und Reparatoren sind derzeit von der EPAL weltweit lizenziert. Der Common Wealth Equipment Pool (CHEP) hatte seinen Ursprung



EINWEG-EXPORT: Prozessholzpaletten sind aufgrund des Herstellungsverfahrens nicht von der Markierungspflicht nach ISPM 15 betroffen.

HOLZWERKSTOFF – UNMARKIERTER EXPORT

Erst im Juni und August 2009 traten in zwei Ländern Änderungen in Kraft: Israel setzte die internationale Pflanzenschutzverordnung ISPM 15 um und in Australien änderte sich das Formular zur Deklaration von Verpackungen. Oft haben solche Änderungen Konsequenzen für den Einsatz von Paletten aus Massivholz, die dann entsprechend vorbehandelt werden müssen. Denn fehlt der Nachweis der vorgeschriebenen Vorbehandlung, riskiert der Exporteur, dass seine Ladung nicht in das Zielland eingeführt werden darf. Eine Alternative sind Einweg-Paletten aus Holzwerkstoff, wie sie die Inka Paletten GmbH anbietet. Pressholzpaletten gelten als processed wood. Sie können ohne Markierung importiert werden. Andreas J. Heinrich, Produkt-Manager bei Inka Paletten, erklärt wieso: „Unsere Paletten werden bei hoher Hitze aus Holzspänen und Leim in Form gepresst. Aus technischen Gründen ist es

kurz nach dem Zweiten Weltkrieg in Australien. Nach der Privatisierung startete die CHEP-Palette 1958 mit einem Palettenpool für Australien, der letztlich stetig über die Landesgrenzen ausgebaut wurde und so seit 1984 auch auf Deutschland ausgedehnt wurde. Heute ist CHEP in 44 Ländern vertreten. Neben den Holzpaletten in verschiedenen Formaten bietet das Unternehmen auch Plastikpaletten und Paletten mit Holz und Metall an.

La palette rouge – die rote Mietpalette von LPR für den europäischen Markt – hat ihren Ursprung 1992 in Frankreich. Heute deckt LPR alle westeuropäischen Länder ab und bietet hier seinen Mietpalettenpool mit Spezialisierung auf die Konsumgüterindustrie an. Als Tochtergesellschaft ist LPR Logistic Packaging Return Deutschland GmbH in Ratingen ansässig. Über 81 Depots und mehr als 20.000 Abholstellen wickelt LPR die Palettenbewegungen quer durch Europa ab. Auch in diesem Pool finden sich die typischen Palettenmaße 800 x 600 mm, 1000 x 1200 mm, 800 x 1200 mm und 1200 x 1000 mm.

Die WORLD-Palette der Falkenhahn AG hat das Format 1200 x 800 mm. Sie wurde nach dem bewährten Konstruktionsprinzip der Europalette als globales Transportmittel entwickelt und kann von Industrie- und Handelsunternehmen in der Lager- und Transport-Logistik eingesetzt werden. Sie unterliegt dem weltweit genormten Standard. Eingetragen wurde die Marke im April 2007; den Startschuss für die neue Palettenmarke gab es letztlich im Februar des Folgejahres. Im September 2008 erfolgte zusätzlich die erfolgreiche Baumusterprüfung durch den TÜV Rheinland.

wichtig, dass die Späne zuvor auf weniger als vier Prozent Restfeuchte getrocknet wurden – sonst können beim Pressvorgang unschöne Dampfblasen entstehen.“ Praktischer Nebeneffekt: Insekten, die den Zerspanungsprozess überlebt haben, werden laut Inka spätestens durch die Trocknungsprozedur bei hohen Temperaturen unschädlich gemacht und auch ein nachträglicher Wiederbefall ist ausgeschlossen. Da die Inka-Paletten bereits weit verbreitet sind, brauchen Kunden keine Wartezeiten am Zoll befürchten: „Die Mitarbeiter in der Zollabfertigung kennen unsere Paletten und wissen, dass sie ohne Vorbehandlung eingeführt werden dürfen“, erklärt Heinrich. Wer auf Nummer sicher gehen will, dem bietet die Inka Paletten GmbH auf ihrer Homepage individualisierbare Zertifikate zum Download an, mit dem Kunden, Spediteure und Importagenten informiert werden können.

Vehicles-World-Online

www.kran-und-hebetechnik.de

www.vehiclebay.de

www.vehicle-rent.de

www.adressimo.de

www.nfm-verlag.de

www.contrailo.de

www.in-fbll.de

 ATH-Heinl ...sicher aufgehoben	
ATH-LKW-Radgreifer Ausführungen: 4- oder 6-Säulen-Anlage ab *9.990 €	 ATH-RGA225 M
ATH-LKW-Montiermaschinen Ausführungen: 26"/52" ab *3.990 €	 ATH-MMS4
ATH-LKW-Wuchtmachine *2.595 €	 ATH-L200
ATH-Kolbenkompressoren ab *865,00 €	 ATH-KKK3000S-11

Alle Preise zzgl. MwSt. und Transport
ATH-Heinl GmbH & Co. KG, Kauerhofer Str. 2
92237 Su-Ra, Tel. 09961 8779400, info@ath-heinl.de


HINDELANG®
the cool temptation

Transportspezialist für temperaturgeführte Güter
14 Standorte in 10 Ländern
Europaweite Online-Standortverfolgung
Modernster Fuhrpark:
Doppelstock, Trennwand,
Fleischhaken, Textil (GoH)
Eigenes Kühlhaus (86.000m³), offenes Zolllager, Veterinär

Bastenaue Straße 11-13
D - 91637 Wörmitz
Tel. +49 (0) 98 68 / 77 - 2700
Fax +49 (0) 98 68 / 77 - 2790
E-mail: info@hindelang.com
www.hindelang.com





Mehr als 2500 Servicestellen - europaweit -



MBB PALFINGER GmbH, Fockestr. 53, 27777 Ganderkesee
www.mbbpalfinger.com

HYGIENE-EINSATZ:

Alu-Paletten sind vor allem in der Pharmazie und für Lebensmittel im Einsatz.



ALUMINIUM – HYGIENISCHER

In Bereichen wie Pharmazie und Lebensmittel stellen GMP- und HACCP-Vorschriften hohe Anforderungen zum Thema Hygiene – dies gilt auch für die Lager- und Transportmittel in den sensiblen Bereichen. Die Paletten müssen demnach so beschaffen sein, dass sie das Risiko einer physikalischen, mikrobiologischen und chemischen Kontamination sowie einer Verunreinigung durch Fremdkörper minimieren. Bereits seit 1908 fertigt die Anton Hurtz GmbH & Co. KG Schweißkonstruktionen in Deutschland und ist seit Jahrzehnten auf die Verarbeitung von Aluminium spezialisiert – darunter auch Alu-Paletten. Die Hurtz-

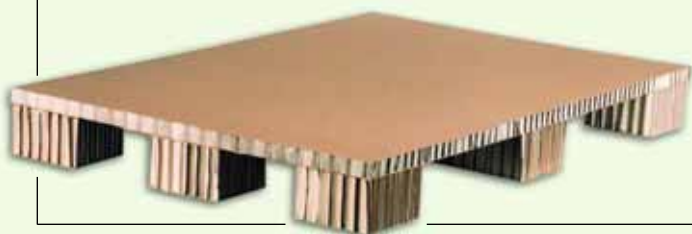
Alu-Paletten sind weltweit bei Kunden im Einsatz. Hierzu gehören beispielsweise Produktionen, Quarantäne- und Gefahrstofflager, Hochregal- sowie temperierte Lager und mehr. Dank Materialeigenschaften von geringem Gewicht, hoher Festigkeit und Langlebigkeit über Korrosions- und Witterungsbeständigkeit, Geschmacks- und Geruchsneutralität bis zur Undurchlässigkeit für Gase und Flüssigkeiten machen Aluminium zu einem für genau diese Bereiche geeigneten Werkstoff. Arzneimittel werden auf hygienischen Ladungsträgern ebenso transportiert und gelagert wie Lebensmittel, toxische Stoffe, Betäubungsmittel, Suchstoffe oder Abfallstoffe. Aufgrund der glatten und verdichtenden Oberfläche und einer wasserdichten Verschweißung lassen sich die Alu-Paletten leicht reinigen. Während sich bei einigen anderen Werkstoffen die Tragkraftangaben auf statische Lasten in bestimmten Temperaturbereichen beziehen, sind diese bei Aluminium-Paletten auf den Einsatz im Hochregallager bezogen.

Auch bei maximaler Last und höheren Temperaturschwankungen bleiben diese Paletten laut Hurtz formstabil. Die Entsorgung der Paletten kann über Schrotthändler erfolgen, wobei sogar eine Rückvergütung erzielt werden kann. Auch in der Lebensdauer können die Alu-Paletten punkten. So sind einige Paletten bei normalem Handling bei Kunden von Hurtz zum Teil seit mehr als 20 Jahren im Einsatz. Zudem ist es möglich die Paletten zu reparieren. Einsparmöglichkeiten bieten die Alu-Ladungsträger unter Umständen auch bei Versicherungsprämien, da sie der Brandschutzklasse A, also nicht brennbar, zugeordnet werden.

PAPIER – LEICHTGEWICHT FÜR SCHWERES

Papier als Ladungsträger? Ein Gedanke, der im ersten Moment Zweifel hervorruft. Das dieses keine Utopie ist, zeigt die Rostocker Yamaton Paper GmbH. Hier werden Papierwabenpaletten in fast allen Größen und für ein breites Anwendungsspektrum herge-

FEDERGEWICHT: *Papierpaletten sind leicht und daher z. B. für Luftfrachten einsetzbar.*



stellt. Dabei gehen die Konstruktionen für Ladungsaufnahmen von statischen Lasten bis zu 6000 kg. Dabei wiegen die Paletten z. B. im Format 1200 x 800 mm nur 3,7 bis 4 kg, womit sie sich besonders für den Einsatz bei Luftfrachten eignen, aber auch der Containersend nach Asien oder Amerika ist damit möglich. Die Paletten unterliegen laut Herstellerangaben keinerlei Importbeschränkungen – sie entsprechen den IPPC-Vorschriften. Entsorgt werden die nagelfreien Paletten letztlich einfach über die Altpapierschiene.

Einige Möbeldiscounter schreiben ihren Zulieferern z. B. bereits Papierpaletten vor. Auch als Palettenkufe oder Klotz werden Papierwabenblöcke dort eingesetzt, wo ein stabiler Wellpappkarton vorhanden ist. Eine Möglichkeit, um Volumen bei Transporten zu reduzieren. Der Verkauf des Unternehmen Yamaton hat am Markt für Verpackungs- und Wabenplatten in Deutschland und Europa mehr als 20 Jahre Erfahrung. Beliefert werden beispielsweise Deutschland, Dänemark, die Niederlande, Belgien, Österreich, Schweiz, Tschechien und Polen.

●●● KUNSTSTOFF – WARTUNGSFREI

In zahlreichen industriellen Anwendungen finden sich Mehrweg-Kunststoff-Paletten, die sowohl innerbetrieblich als auch bei Lagerung und Transport eingesetzt werden. Ein Produzent für diesen Palettentyp ist die Paul Craemer GmbH; für die Herstellung werden ausschließlich sortenreine Materialien aus HDPE, HDPE Regenerat, PP, PP Regenerat oder PPTV verwendet.

Neben den Standardformaten stellt Craemer auch Kunststoff-Paletten in Sonderformaten her. Die Belastung der Paletten ist abhängig vom jeweiligen Typ. Teilweise liegt die dynamische Last bei 1500 kg und die statische Belastung bei 7500 kg. Als Vorteile der Paletten nennt der Kunststoffspezialist eine Lebensdauer von mehr als zehn Jahren, Haltbarkeit, Formbeständigkeit sowie Reinigungsfreundlichkeit. Dabei sind alle Kunststoff-Paletten reparatur- und wartungsfrei, branchenübergreifend einsetzbar und mit vielen gängigen Handling- und Fördersystemen kompatibel. Für die Entsorgung der Ladungsträger gibt Craemer eine Rücknahme-garantie. Speziell für die Fleischindustrie wurde die Hygienepalette EURO H1 entwickelt, die dem EHI-(Europäischen Handelsinstitut) Anforderungsprofil entspricht.

Die Mehrweg-Kunststoff-Paletten werden vornehmlich in geschlossenen Kreisläufen eingesetzt. Der Einsatz von RFID-Technologie zur Steuerung von Ladungsträgern bringt dabei echte Vorteile. So rüstet Craemer die Paletten serienmäßig mit Transpondern aus und ermöglicht Kunden damit eine Prozessoptimierung durch IT-gestützte Steuerung; mit der Option der Nachverfolgung

GESCHLOSSENER KREIS:
Craemer stattet die Kunststoff-Paletten mit RFID-Technologie aus und ermöglicht so eine IT-gestützte Steuerung der Ladungsträger.

Fotos: Hersteller



von Warenströmen. Vor ca. einem Jahr hat Craemer einen Frequenzwechsel von HF auf UHF vorgenommen. Bei der Wahl der neuen Transponder hat sich Craemer an dem EPC-Gen2-Standard orientiert, um eine weltweite Nutzbarkeit einer branchenübergreifenden RFID-Technologie zu ermöglichen.

Mit Palcontrol bietet das Unternehmen auch die Implementierung in das kundeneigene System an. Seit Mai letzten Jahres wird das Angebot mit Palpool von Craemer abgerundet. Bei dieser Dienstleistung geht es um die Vermietung von Kunststoff-Paletten in geschlossenen Kreisläufen mit taggenauer Abrechnung für jede Palette. Vor kurzem zeigte Craemer bei der FachPack die neue geschlossene TC-Palette.

Gehen Sie auf Nummer sicher.

Denn mit unseren Profi-Lösungen – rund ums Sichern – sind Sie technisch immer auf der sicheren Seite.



Jetzt
erweitertes
Seminar-
programm

Wir bieten höchste Lösungskompetenz, auch für individuelle Anforderungen. Innovative, kreative, freundliche Beratung und nachhaltige Zuverlässigkeit sind für uns selbstverständlich.



IHRE ERSTE ADRESSE FÜR: • HEBEN • SICHERN • FÖRDERN • VERPACKEN

Graf-Zeppelin-Straße 10-12 | 46149 Oberhausen
Telefon 02 08 / 99 475-0 | www.eversgmbh.de

Social Sponsoring: Offizieller Partner
ALSBACHTAL Leben mit Behinderung



EINFUHRSTANDARD

Europalette im Exportstandard

● ● ● Kisten und Paletten: So sinnvoll und effizient Verpackungen aus Massivholz sind, können mit ihnen doch gefährliche Schädlinge verschleppt werden. Deshalb müssen Holzverpackungen beim Export zunehmend nach besonderen Vorschriften behandelt werden. Bereits ab 1. Januar 2010 werden alle neu hergestellten Europaletten der EPAL-Lizenznehmer den weltweiten Exportstandard ISPM 15 erfüllen. Der Europalettenpool, mit der EPAL als größtem Lizenzgeber, wird nach Angaben der Gütegemeinschaft Paletten e. V. der einzige Tauschpalettenpool sein, der den weltweiten Exportstandard schon vor der verbindlichen Verpflichtung freiwillig anbietet. Die EPAL stärkt somit ihre Position des Palettenpools in der internationalen Logistik. Innerhalb des Netzwerkes rechnet EPAL mit 70 Mio. neu hergestellten Paletten im ersten Jahr.



Export-Markierung: Ab 2010 haben EPAL-Europaletten Exportstandard ISPM 15.

Foto: GPAL



Positive Entwicklung: Innerhalb von 18 Monaten konnte die WORLD-Palette nach Angaben von Falkenhahn fünf Prozent Marktanteil erobern.

Foto: Falkenhahn AG

Ein Rückblick und Ausblick

● ● ● Zwischenbilanz für WORLD-Palette

UNTERNEHMEN. Mit der Einführung der WORLD-Palette im Februar 2008 hat die Falkenhahn AG den Markt für Tauschpaletten um eine Alternative zur üblichen Europalette bereichert.

Nach 18 Monaten konnte der Hersteller eine insgesamt positive Bilanz ziehen, denn nach Unternehmensangaben hat die neue Palettenmarke bereits einen Marktanteil von fünf Prozent erreicht. Nach anfänglicher Skepsis vieler Marktteilnehmer gegenüber der neuen Palette gelang dem thü-

ringischen Paletten-Produzenten mit einer Marketingstrategie ein entscheidender Schritt nach vorne: „Im Mai 2008 lieferten wir über 10.000 Paletten kostenlos an unsere Kunden. Wir stellten zwischen zehn und 20 Paletten einfach bei unseren bisherigen Kunden auf den Hof, damit diese die Paletten unverbindlich testen konnten“, so Marcus Falkenhahn, Geschäftsleiter des Unternehmens.

Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage wurde im Sommer 2008 eine Aus-

FBL

online:

www.in-fbll.de

DAS FACHMAGAZIN FÜR BETRIEB, LAGER UND LOGISTIK

K&H VERLAGS-GMBH

Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0 | Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22

weitung der Trocknungsanlagen auf insgesamt 18 Trocknungskammern erforderlich, die seit Oktober 2008 in Betrieb sind. „Die WORLD-Palette findet zunehmend Akzeptanz am Markt – immer mehr nam-

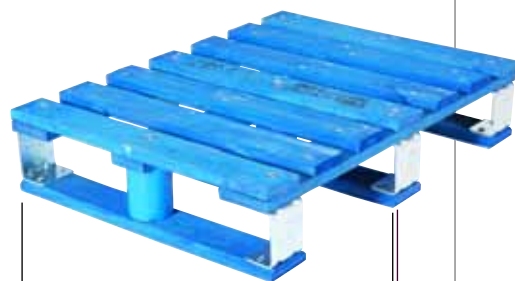
Anzeige



hafte Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen sind auf die neue Palette umgestiegen“, so die Bilanz von Falkenhahn. Auch für die Zukunft erwartet Falkenhahn eine positive Entwicklung. Denn trotz der andauernden Krise bleibt der deutsche Logistik-Markt ein Wachstumsmarkt; seit 2006 wächst er stärker als das Bruttoinlandsprodukt. Langfristiges Ziel der Falkenhahn AG ist es, mit der WORLD-Palette auch in Zukunft für mehr Wettbewerb und günstige Preise am Markt ohne Abstriche in der Qualität zu sorgen. „Wir wollen definitiv keine Plagiate im Palettenmarkt. Die WORLD-Palette ist ein hochwertiges Produkt und somit eine echte Alternative zur Europalette.

Piepende Paletten

RFID. Was für das Auto das Kennzeichen ist, ist für die Palette der Funkchip mit Identifikationsnummer. CHEP hat seine Paletten nun mit einem winzigen Chip mit 18-stelliger Identifikationsnummer (Global Returnable Asset Identifier – GRAI) bestückt und erstmals in der Realität getestet. Beteiligt waren die Coca-Cola Erfrischungsgetränke AG, die Rewe-Group sowie das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund. „Die Technik funktioniert nicht nur im Labor, sondern auch im richtigen Leben“, sagt Stefan Jakoby, Direktor Handelsbetreuung bei CHEP Deutschland. „Das Experiment hat gezeigt, dass wir nicht jeden einzelnen Artikel mit einem Chip versehen müssen, um seinen Weg zu verfolgen.“ Ein weiterer Vorteil von GRAI: Die RFID-Chips sind wiederverwendbar und damit umweltfreundlicher, denn bisher hatte jede Palettenladung einen Einweg-Transponder. Dieser hatte nur eine begrenzte Lebensdauer. Bei GRAI steckt der Chip jetzt in der Palette. In den zurückliegenden Monaten haben CHEP und Coca-Cola dem Wunsch der Rewe-Group entsprochen und die Ware auf RFID-fähigen CHEP-Paletten an das Rewe-Lager in Norderstedt versandt. „In Sachen RFID und Warentransport konnten wir zum ersten Mal eine hundertprozentige Lesequote erreichen“, betont Dr. Jan Schneider, Leiter Logistik Nationale Kunden bei Coca-Cola.



Paletten in blau: CHEP ist heute in 44 Ländern mit seinen Paletten vertreten.

Foto: CHEP






entsorgungssysteme

gebräuchsfahrzeuge

der systemanbieter

transportsysteme

miete / finanzierung






HUEFFERMANN

transportsysteme gmbh

Vertriebszentrale · Ahlhorner Straße 85 · 27793 Wildeshausen
 Telefon 0 44 31 / 94 55 51 20 · Telefax 0 44 31 / 94 55 52 45
 e-mail info@hueffermann.de · www.hueffermann.de

Raumsparende Lagerung

ORDNUNGSSYSTEME. Ordnung ist das halbe Leben, so ein geflügeltes Wort. In der Werkstatt ist Ordnung die Basis für Wirtschaftlichkeit. Müssen Werkzeuge jedes Mal gesucht werden, geht Zeit verloren, die der Mechaniker produktiver nutzen kann. Das Hamburger Unternehmen Obermüller bietet mit dem Werkzeugsafe-System Lünecor ein raumsparendes Ordnungssystem für Spezialwerkzeuge, das Übersicht schafft. Der spezielle Auszugsschrank bietet auf einer Grundfläche von nur 1,4 m² eine Nutzfläche von 16 m². Damit ist das System die perfekte Lösung, um auch unter beengten Platzverhältnissen wertvolle Spezialwerkzeuge fachgerecht und übersichtlich aufzubewahren. Das Ordnungssystem kann durch ein umfangreiches Zubehörprogramm ergänzt werden.

Robuste Systemlösung:
Die Kamerasysteme von Motec schaffen mehr Sicherheit.

Foto: Motec



Sicherheit steht im Vordergrund

●●● Mit modularen Kamerasystemen ist Motec auf Wachstumskurs

SAFETY. Sicherheit für Mensch, Maschine und Ladung – unter dieser Maxime entwickelt, produziert und vertreibt das Technologieunternehmen Motec europaweit Kamera- und Displaysysteme für Nutzfahrzeuge, Bau- und Landmaschinen, Krane und Gabelstapler. 1992 gegründet, hat sich das mittelständische Unternehmen aus dem hessischen Hadamar-Steinbach als Spezialist für individuelle und leis-

tungsfähige Kamerasysteme etabliert. „Das Thema Sicherheit gewinnt bei Fahrzeug- und Maschinenherstellern an Bedeutung und ist in den vergangenen Jahren zu einem Wettbewerbsfaktor geworden“, weiß Ferdinand Gräf, geschäftsführender Gesellschafter von Motec. Zudem entstehen immer neue Einsatzgebiete. Die Weichen hat Motec daher konsequent auf Wachstum gestellt. In den vergangenen Jahren konn-

BERATUNG ■ Gefahrgut ■ Abfall ■ Gefahrstoffe ■ Arbeitssicherheit ■ Arbeitsmedizin ■ Datenschutz ■ Umweltschutz ■ Externe Beauftragte	SEMINARE Gefahrgutbeauftragten-Schulung: Straße, Schiene, Luft, See Gefahrguttransport in der Luft nach IATA/ICAO-TL, LBA U. IHK anerkannt Gefahrgut-Fahrer-Ausbildung: Stückgut-/Tanktransport alle Klassen Befähigungsschein § 20 SprengG Schulungen für beauftragte Personen Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520 Ladungssicherung In-House-Seminare	Schiffner Consult GbR Gefahrgutschulung und Beratung Boschstraße 17 94405 Landau a.d. Isar fon 0 99 51 / 98 42-0 fax 0 99 51 / 98 42-10 info@schiffnergefahrgut.de www.schiffner-gefahrgut.de
---	--	---

Hydraulischer Schnellwechsler



B. Göbel+Sohn GmbH
FAHRZEUG- UND KAROSSERIEBAU

Göbel

Auhofstraße 11a · 63741 Aschaffenburg
Telefon (0 60 21) 34 73-39
Telefax (0 60 21) 34 73-36
www.goebel-fahrzeugbau.de

te sowohl die Anzahl der Mitarbeiter als auch der Jahresumsatz kontinuierlich ausgebaut werden. Heute betreuen 60 Mitarbeiter über 800 Kunden in Deutschland und ganz Europa.

Gleichzeitig setzt der Systemanbieter verstärkt auf das OEM-Geschäft in Deutschland und im benachbarten Ausland. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, erweitert Motec sein weit verzweigtes Netz aus Kooperations- und Vertriebspartnern. „So sichern wir unsere europaweite Präsenz, bleiben flexibel und können uns auf unsere Stärken konzentrieren: die Entwicklung und Fertigung innovativer Kamerasysteme“, betont auch Firmengründer und Mitgeschäftsführer Michael Weber.

Höchstmögliche Sicherheit für Mensch, Maschine und Ladung sicherzustellen, war vor 17 Jahren die Idee der Motec-Gründer Gräf und Weber. Ihr Konzept: flexible und robuste Systemlösungen für komplexe Anwendungsbereiche. „Unsere Kunden haben sehr unterschiedliche und spezifische Anforderungen“, betont Gräf. „Individualität ist daher das A und O.“ Damals wie heute lag der Fokus auf der Entwicklung und Produktion von kompakten und robusten Kamera- und Monitorsystemen.



Schnelle Teileversorgung: Borges verstärkt seinen Online-Service.

Foto: Borges

Individualität aus dem Baukasten

KOMPONENTEN. Das niedersächsische Unternehmen Borges aus Seelze beschäftigt sich seit über 45 Jahren mit der Planung, Konzeption und Fertigung von Abgasanlagen, Rohrsystemen und Tanks für Nutzfahrzeuge. In der Erstausrüstung fertigt Borges für weltweit führende Nutzfahrzeughersteller eine Vielzahl von Komponenten. Im Geschäftsfeld Lkw-Ersatzteile bietet das Unternehmen künftig neue, innovative Serviceleistungen an. Im sonst eher standardisierten und mengenorientierten Lkw-Ersatzteilgeschäft setzt Borges verstärkt auf die Komponente Individualität und baut strategische Brücken zur eigenen OE-Tätigkeit. „In der Erstausrüstung haben wir uns auf Mittel-, Klein- und Mikroserien spezialisiert. Eine unserer Kernkompetenzen ist es, technisch und qualitativ hervorragende Produkte oft in sehr kleinen Losgrößen zu fertigen und dabei kostengünstig zu bleiben“, sagt Sebastian Borges, Geschäftsführer der Borges GmbH. Im Dezember startet die Borges-Blitzanfrage – ein Online-Service zur Bestandsanfrage in Echtzeit.

NFM online: www.nfm-verlag.de

Abgasanlage kaputt? Ersatzteil nicht mehr verfügbar?

Die Lösung: BORGES Ersatzteilrettung !
Liefen Sie uns das Altteil,



wir liefern das Neuteil.



Testen Sie auch unseren Schalldämpfer-Konfigurator auf www.borges-seelze.de

Ganz einfach saubere Hände!

pr88 - Der Hautschutzklassiker - schützt die Haut bei Arbeiten mit Öl, Fett, Lack, Ruß, Graphit, Staub, (PU-) Klebstoff, Kunstharz usw.



Einreiben

Arbeiten



Abwaschen

pr88 vor der Arbeit einreiben. Nach der Arbeit wird der Schmutz mit wenig Wasser zusammen mit pr 88 abgespült.

Hautschutz gegen Schmutz!

Für Industrie, Handwerk
und Hobby

**Fordern Sie Ihr kostenloses
pr-Kennenlern-Paket an!**

rath's

Hautschutz · Hautreinigung · Hautpflege

Ursula Rath GmbH
Messingweg 11 · D-48308 Senden
Tel.: 0 25 97 / 96 24-0 · Fax: 0 25 97 / 96 24-50
Mail: info@rath.de · Web: www.rath.de

Spareffekt:
Der Einsatz
des Elixion
sorgt für einen
reduzierten
Kraftstoffver-
brauch.

Foto: Castrol



Professionelle Lösungen

●●● Castrol-Motorenöl für Speditionen und Logistiker

SCHMIERSTOFFE. Schmierstoff-Experte Castrol hat ein Serviceangebot für Lkw- und Pkw-Markenwerkstätten entwickelt, das die spezifische Produktpalette mit professionellen Geschäftslösungen kombiniert. Das Programm wurde speziell darauf ausgerichtet, den

Umsatz aus Teilen und Service zu steigern und zugleich die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Das Angebot für Lkw-Werkstätten umfasst die drei Produktfamilien Tecton, Enduron und Elixion sowie eine Reihe von Business-Serviceangeboten wie Mitarbeiterschul-

Komponenten mit grüner Wirkung

KOMPONENTEN. Unter grüner Flagge kommt der Aufbereitung von Druckluft für die Bremse eine ganz neue Rolle zu. Bislang war deren Gewinnung nach einem starren Muster geregelt: Fällt der Druck im Bremssystem unter ein bestimmtes Niveau, schaltet der vom Motor angetriebene Kompressor in die Förderphase und presst Luft in die Behälter. Ist ein vorgegebener Druck überschritten, wird die Luft ins Freie gefördert. Eine Idee die Kraftstoff spart und die der Zulieferer Knorr-Bremse mit dem Electronic Air Control (EAC2) umgesetzt hat.

Das System bereitet die Druckluft für die Bremse nach einem intelligenten Muster auf: EAC2 beendet die Förderphasen in jenen Abschnitten einer Fahrt, in denen dies energetisch nicht sinnvoll ist. Das ist der Fall, sobald die Kraft des Motors zum Beschleunigen gebraucht wird – sei es beim Überholen oder während einer längeren Steigung. EAC2 startet die Förderphasen bevorzugt dann, wenn beispielsweise beim Anbremsen auf eine Ampel oder bei einer Bergabfahrt ohnehin überschüssige Energie zur Verfü-

lungen, Workshops zur Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit und Finanzierungsprogramme.

Das Motorenöl Castrol Elixion Low SAPS SAE 5W-30 stellt insbesondere für Speditionen, Logistik-Unternehmen und sonstige Betreiber von Nutzfahrzeug-Flotten eine wirtschaftliche Lösung dar. Das Leistungsspektrum von Castrol Elixion Low SAPS wird von sieben entscheidenden Faktoren geprägt: Neben der signifikanten Kraftstoffeinsparung schützt dieser innovative Hochleistungs-Schmierstoff den Motor selbst bei maximalen Wechselintervallen deutlich besser vor Verschleiß, sorgt für eine verlängerte Haltbarkeit des Triebwerkes, reduziert durch die von Castrol entwickelte Clean-Performance-Technology den Schadstoffausstoß erheblich, senkt spürbar den Ölverbrauch, bleibt auch bei extremsten Minus-Temperaturen fließfähig und glänzt schließlich durch eine Verbesserung der Fahrleistungen.

Auf den zweifelsohne höheren Einkaufspreis des Elixion angesprochen, bringt Bernd Heyse das Sparpotenzial auf einen einfachen Punkt: „Nach unseren Rechnungen rechnet sich der Einsatz des Elixion bereits bei einem Minderverbrauch von gerade mal 0,2 Prozent.“ Durch die Summe all dieser Vorteile soll Castrol Elixion Low SAPS einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Senkung der Betriebskosten von Nutzfahrzeugen leisten und dabei gleichzeitig die Umwelt durch weniger Emissionen schonen.

gung steht. Das System der elektronischen Druckluftsteuerung sorgt damit für Schadstoffreduzierung und Energieeffizienz. Dazu trägt auch eine weitere Neuheit des Unternehmens, das Pneumatic Booster System (PBS), bei. Einem mit PBS ausgerüsteten Fahrzeug steht sofort genügend Luft zur Verfügung.



Turboloch überbrücken: Knorr-Bremse nutzt die Druckluft auch für den Motor.

Foto: Knorr Bremse



LUTRO-LACKIERANLAGEN

Überzeugend in Technik, Zuverlässigkeit und Service.



Innovative Oberflächentechnik
LUTRO[®]
Lackieranlagen

LUTRO Luft- und Trockentechnik GmbH
D-70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49(0) 7 11 - 7 90 94-0
Fax +49(0) 7 11 - 7 90 94-39, www.lutro.de



WELTNEUHEIT!

Die Revolution der Drehwinkelmessung!

Ihre Vorteile:

- Kein separater Drehwinkelschlüssel mehr notwendig
- Einfache Handhabung
- Senkt die Kosten

**Ab sofort:
Drehwinkel
direkt messen
mit dem
730D**

1. Drehwinkelmodul aufstecken
2. Mit dem 730D verbinden
3. Tarieren lassen
4. Gewünschten Wert einstellen
5. Messen

CLIP!



www.stahlwille.de

Alternative Gruben-Lösung

Die Rolltec-Fertigmontagegrube aus Stahl



Fertigrube: Die Rolltec-Systemgrube aus Stahl ist eine Alternative zu Werkstattgruben aus Beton.

Foto: Rolltec

AUSSTATTUNG. Eine neue Werkstattgrube herzustellen, sieht auf den ersten Blick häufig unproblematisch aus – der Teufel liegt jedoch im Detail. Damit auslaufendes Öl oder andere Flüssigkeiten nicht in das Erdreich gelangen können, muss der Beton für eine Werkstattgrube einen dichten Boden haben.

Zudem muss eine Statik erstellt und die richtige Grubenkopfkonstruktion gewählt werden, da die auftretenden Achslasten sowie auch Scherkräfte von integrierten Hebeanlagen nicht zu unterschätzen sind. Stehhöhe, Arbeitsbreite, Ausleuchtung und Abnahme-

Integriertes Gesamtkonzept

ZUBEHÖR. Schön, wenn alles passt! Im Arbeitsalltag eines Handwerkers passt es meistens nicht. Und so muss nicht selten ein Sammelsurium an Kisten, Kartons und Koffern durch die Gegend gefahren werden. Das ist ab sofort Vergangenheit. Seit 1. Juli bereichert die neue L-BOXX das erfolgreiche Sortimo-BOXXen-Programm. Es bietet ein ganzes Repertoire an Funktionen. Die neue L-BOXX macht mobile Ordnung tragbar, stapelbar, verlickbar und fügt sich nahtlos ins marktführende Sortimo-Globelyst-System ein. Nach der erfolgreichen Markteinführung der S-, M- und T-BOXX stellt Sortimo mit der neuen L-BOXX eine weitere mobile Logistik-Lösung vor, die im Arbeitsalltag Ordnung schafft. Hochwertig ist ihr Erscheinungsbild und stabile Kunststoffmaterialien machen sie leichtgewichtig. Ihr durchdachtes Innenleben bietet durch individuelle Einsätze ausreichend Platz und Sicherheit für Werkzeug und Kleinteile, die so am Einsatzort übersichtlich geordnet griffbereit sind. Ihr Deckel ist mit zwei stabilen Schnappverschlüssen leicht zu öffnen und zu verriegeln und für angenehmen Tragekomfort sorgt der hochzuklappende Tragegriff. Dank eines patentierten Klicksystems lassen sich auch mehrere L-BOXXen mit nur einem Handgriff miteinander verbinden, stapeln und trennen. Das intuitiv bedienbare Klicksystem ermöglicht ein selbsttätiges Verbinden der einzelnen L-BOXXen.

auflagen sind weitere wichtige Faktoren für die Planung einer Werkstattgrube. Rolltec bietet mit einer Systemgrube aus Stahl eine Alternative zur Betongrube. Die Fertigmontagegrube wird nach Kundenwunsch und Planungen hergestellt. Verschalungen, Betonverguss und zusätzliche Handwerker für Elektroinstallationen, Malerarbeiten, Isolierungen und für den nachträglichen Einbau von Hebesystemen oder Prüfständen entfallen hier.

Die Rolltec-Prüf- und Wartungsgruben werden komplett angeliefert und sind nach Herstellerangaben innerhalb von zwei Tagen einsatzbereit. In der Unterflurstation kann in zwei Bereichen gearbeitet werden. Ein Schöpfloch/Pumpensumpf befindet sich im Bodenbereich. Das Equipment wie Beleuchtung, Steckdosen, Schalter, Altölentsorgung oder Frischölversorgung ist werkseitig montiert – ebenso wie die Aufnahmebehälter für Prüfstände, die fabriksbezogen angebracht sind. Innen werden die Gruben schlag- und säurefest in einem Farbton nach Kundenwunsch lackiert. Für die Isolation wird von außen eine Beschichtung sowie auf Kundenwunsch für Temperaturdämmung eine 20-mm-Hartschaumisolierung eingesetzt.

Sie verklicken sich beim Aufeinanderstellen wie von selbst. Auch mehrere miteinander verbundene L-BOXXen können problemlos an der obersten L-BOXX getragen werden. Insbesondere die Handwerks- und Servicebranche verbringt einen Großteil ihrer Arbeitszeit vor Ort beim Kunden. Die angebotenen vier Größen der L-BOXX-Familie halten immer die richtige Größe bereit und sind untereinander kompatibel und verklickbar. Die neue L-BOXX ist mit passendem Zubehör und vorkonfigurierten Sets erhältlich.



Perfekt integriert: Die neuen L-BOXXen fügen sich nahtlos in das Sortimo-Globelyst-System ein.

Foto: Sortimo

Das Multitalent



PRÜF- UND SICHERHEITSTECHNIK

Eurosystem IW4/7 Sicherheitsprüfstraße

Dieser Premium-Prüfstand kann als Bremsprüfstand für die Hauptuntersuchung, Sicherheitsprüfung oder als Steuereinheit für Werkstattprozesse eingesetzt werden. In Kombination mit anderen Prüfgeräten von MAHA ist eine sichere, sekundenschnelle Beurteilung des Fahrzeugs möglich. Besonders geeignet für Werkstätten mit hohem Fahrzeugdurchsatz.



In nur zwei Sekunden geöffnet: Die Efaflex-Schnell-Lauftore der Flughafenfeuerwehr von Paris Charles de Gaulle.

Foto: Efaflex

Schnelle Tore erhöhen Flugsicherheit

●●● Efaflex-Schnell-Lauftore für die Flughafenfeuerwehr

TORE. Sie sind die Dreh- und Angelpunkte im internationalen Verkehr und haben als technische Vorbilder eine wichtige Multiplikatorenrolle: Flughäfen. Eines der jüngsten Projekte in diesem Bereich ist die Feuerwache auf dem Flughafen Char-

les de Gaulle in Paris. Die französische Zeitung Le Parisien spricht von gigantischen Toren, die in nur zwei Sekunden geöffnet sind. Eine Zeit, die sogar die 126 Feuerwehrleute des Flughafens begeistert. Denn sie müssen nach dem Auslösen

des Alarms in nur 90 Sekunden jede noch so weit entfernte Ecke des Flughafens erreicht haben. Keine Frage also, dass besonders an dieser Stelle kein Tor versagen darf.

„5.000.000 Euro hat die neue Feuerwache gekostet. Sechs Turbotore der Serie S sind dort montiert worden. Sie erhöhen durch ihre enorme Öffnungsgeschwindigkeit die Schnelligkeit beim Ausrücken der Feuerwehr und damit die Flugsicherheit in Paris“, erzählt Efaflex-Geschäftsführer Christopher Seysen. Angefangen habe alles 2006, als auf dem Flughafen Orly die ersten Efaflex-Tore eingebaut wurden. Nach weiterführenden Verhandlungen mit Aéroports de Paris (AdP) wurde die neue Feuerwache dann gleich mit den schnellen Toren des Bruckberger Spezialisten geplant.

Kurz darauf folgte ein neuer Auftrag. „Neun EFA-SST-Premium wurden inzwischen in eine Wartungshalle auf dem Flughafen Charles de Gaulle eingebaut“, sagt Christopher Seysen. „Wir haben mit diesen Aufträgen einen wichtigen Grundstein für weitere Geschäftsbeziehungen gelegt; denn an den Pariser Flughafenfeuerwehren orientieren sich die Flughäfen weltweit.“

Integration ist unsere Stärke

MODUL-SYSTEM Fahrzeugeinrichtungen GmbH, Erlenwiese 17, 35794 Mengerskirchen
Tel 6476 91 24 0, Fax 6476 91 24 10, info@modul-system.de
www.modul-system.com

Das neue Modul-System ist das erste vollständig integrierte Einrichtungssystem der Welt. Es ist nach einem völlig neuen, modularen Prinzip aufgebaut und deshalb bis ins Detail individuell anpassbar. Die Einrichtung ist extrem leicht, aber trotzdem robust und sicher. Modul-System hilft Ihnen, sich auf die wesentlichen Aufgaben zu konzentrieren.

MODUL-SYSTEM
We make your van work smarter

Alles aus einer Hand

●●● Mercedes-Benz führt neues Service-Konzept

SERVICE. Nutzfahrzeuge und Service gehören zusammen. Nur entsprechend gewartete Nutzfahrzeuge gewährleisten Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit im Transportgeschäft. Daneben muss ein Dienstleistungs- und Serviceangebot auf die anspruchsvollen Nutzfahrzeugkunden zugeschnitten sein.

Die Daimler AG hat sein Angebot in diesem Bereich jetzt und der Marke TruckWorks neu geordnet. Dahinter verbirgt sich ein konsequent auf die Bedürfnisse von Nutzfahrzeug-Kunden zugeschnittenes Servicekonzept, das alles aus einer Hand anbietet. Die neue Servicemarke Truck-Works steht für qualifizierten Service aus einer Hand für den kompletten Transporter, Lkw oder Last- und Sattelzug. Hinzu kommt jetzt die Betreuung von Anhängern, Aufliegern und Aufbauten in Herstellerqualität. Das Leistungsspektrum ist bundesweit einheitlich und umfasst Gewährleistungs- und Kulanzarbeiten, Wartung, Instandsetzung, Pflege und sonstigen Service. Eine optimale Ersatzteilversorgung ist über die Logistik

Neues Service-konzept: Mercedes-Benz TruckWorks ist auf die besonderen Anforderungen der Nutzfahrzeugkunden zugeschnitten.

Foto: Daimler



der Daimler AG sichergestellt. TruckWorks fasst 16 renommierte Kooperationspartner zusammen: Neben den internen Daimler-Partnern finden sich darunter Schmitz-Cargobull, Humbaur, Spier und Junge als Aufbauhersteller, Trailerachsenhersteller SAF, die Marken Bär, Dautel, MBB und Sörensen für Ladebordwände, Knorr-Bremse und Haldex für Brems- und Fahrzeugsysteme sowie Kerstner als Anbieter von Kühlsystemen.

Durch diese Kooperationen wird die Durchführung von Gewährleistungs- und Kulanz-, Wartungs- und Instandsetzungs- sowie Pflege- und Servicearbeiten unter Berücksichtigung der Herstellervorgaben garantiert. Die benötigten Original-Ersatzteile identifizieren die zertifizierten Nutzfahrzeugzentren über einen segmentspezifischen Teilekatalog für Anhänger, Auflieger und Aufbauten.

EFAFLEX schnelle und sichere Tore

EFAFLEX Tor- und Sicherheitssysteme GmbH & Co. KG - D-84079 Bruckberg - Fliederstraße 14 - Telefon 08765 82-0 - www.efaflex.com



Immer schön flexibel bleiben: Mieten ist vor allem in schwer kalkulierbaren Zeiten eine sinnvolle Beschaffungsform.



Leistungsfähiges Servicenetz:
MAN Nutzfahrzeuge hat in den letzten vier Jahren rund 350 Mio. Euro in sein Werkstattnetz investiert.

Fotos: MAN, sk

SERVICE Volles Service-Programm

Die Nutzfahrzeugbranche hat nach wie vor unter den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise zu leiden. Gegenwärtig ist es extrem schwierig, mit dem Absatz von Neufahrzeugen Geld zu verdienen. Angesichts dieser Situation ist das Thema Service wieder stärker in den Blickpunkt gerückt.

Das gilt bei MAN Nutzfahrzeuge: Die zentralen Servicebausteine Werkstatt, Miete, Telematik und Weiterbildung wurden in den letzten Monaten gestärkt. Davon wiederum profitieren Kunden, die ihre Fahrzeuge mithilfe dieser Serviceelemente deutlich effizienter einsetzen können. Forciert wird das MAN Dienstleistungsangebot unter der Überschrift „Konsequent effizient“. Dahinter stehen Dienstleistungen, die dem Kunden Mehrwert bringen sollen. Zum Beispiel beim Einsparen von Kraftstoff.

Ein Teil der MAN Serviceoffensive ist der Bereich Miete, der von MAN Rental angeboten wird. In der Mietflotte befinden sich gegenwärtig rund 600 Einheiten. Das sind vor allem Standard-Sattelzugmaschinen und Lowliner sowie BDF-Fahrzeuge. Bei den

gezogenen Einheiten werden Curtainsider, Kühlaufleger, Trockenfrachter und andere Aufbauten angeboten. Die zur Miete gehörenden Dienstleistungen sind weitgehend deckungsgleich mit den Euro-Leasing-Lösungen.

Leistungsfähiges Werkstattnetz

Vorraussetzung für Effizienz im Transportgeschäft sind vor allem zuverlässige und wirtschaftliche Fahrzeuge. Fahrzeugtechnik erfordert allerdings Wartung und Reparatur. Auch auf diesem Gebiet hat MAN Nutzfahrzeuge in den letzten Jahren kräftig nachgelegt. In den letzten vier Jahren wurden rund 350 Mio.

Euro in das Werkstattnetz investiert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Allein in Deutschland können MAN Kunden auf 356 leistungsfähige Servicestützpunkte zurückgreifen. Dazu kommen 161 MAN Mobile-24-Stützpunkte zur „Rund-um-die-Uhr“-Pannenhilfe.

Um die Wartungs- und Werkstattkosten kalkulierbar zu halten, bietet der Hersteller darüber hinaus verschiedene Wartungsverträge an. Die Palette reicht vom Wartungsvertrag bis hin zum Comfort-Super-Vertrag, der Wartung und gesetzliche Überprüfungen sowie Verschleißreparaturen umfasst. Wartungsverträge werden von den MAN Kunden immer häufiger abgeschlossen. Nach Unternehmensangaben sind inzwischen 30 Prozent der in Deutschland neu zugelassenen MAN Lkw mit Wartungsverträgen ausgestattet.

Ungenutzte Effizienzpotenziale

Reichlich Effizienzpotenzial schlummert bekanntermaßen auch in Telematiklösungen. Gleichwohl werden diese Potenziale noch immer nur unzureichend genutzt. Die Telematikaktivitäten von MAN Nutzfahrzeuge werden unter dem Namen MAN TeleMatics vertrieben und reichen von einem einfachen Basisdienst bis hin zu komplette Flotten-Management-Lösungen. Den Einstieg in die MAN TeleMatics-Welt bildet das Kombiangebot Go2. Kombiniert wird dabei ein Wartungs- und Reparaturvertrag mit dem TeleMatics-Dienstpaket Data Smart. Selbst dieser Einstiegsdienst liefert alle wesentlichen Informationen, um den Fahrzeugeinsatz und Betriebskosten zu optimieren. Mit deutlich erweiterten Funktionalitäten arbeiten die Dienste TeleMatics Data und TeleMatics Dispo. Einige Unternehmen konnten mithilfe der MAN Telematikssysteme Kraftstoffeinsparungen bis zu 20 Prozent realisieren.

Individuelle Kundenwünsche

Zum Service-Portfolio zählt bei MAN auch das Truck Modification Center (TMC). Hier werden die Kundenwünsche realisiert, die am Band nicht darstellbar sind. Dazu zählen u. a. Fahrerhausveränderungen, Achsmodifikationen oder Radstandsänderungen.

Ein weiterer zentraler Servicebereich ist der Bereich MAN ProfiDrive. Die Nachfrage nach Weiterbildungskursen ist nach dem Inkrafttreten des Berufskraftfahrer-Qualifizierungsgesetzes (BKrFQG) deutlich angestiegen. MAN ProfiDrive bietet in diesem Kontext die notwendigen Module an. Darüber hinaus sind die ProfiDrive-Trainer auch für Fahrzeugeinweisungen oder spezielle Schulungen wie zum Beispiel Offroad-Kurse zuständig.

Kamerasysteme

Sicher und effizient





- Rückraumüberwachung
- Spiegelerstattsysteme
- Arbeitsbereichüberwachung

www.motecgmbh.de
Tel. 06433 91 45 0

NFM

das Fachmagazin

www.nfm-verlag.de

Nutzfahrzeuge-Management

Einfach die bessere Lösung!



Einbaufertig anliefern



Die Prüf- und Wartungsgruben System Rolltec



Versetzen, fertig!

Was wollen Sie reparieren? **Pkw oder Lkw?**
Omnibusse oder Autokrane?
Straßenbahnen oder Eisenbahnen?

E G A L:
 Wir liefern Prüf- und Wartungsgruben in allen Ausführungsvarianten einschließlich aller benötigten Einbauteile nach Ihren Wünschen.
Schnell und günstig. Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

Rolltec GmbH & Co. KG, Prüf- und Wartungsgruben aus Stahl
 Kreihnbrink 31 · 30900 Wedemark
 Telefon (0 51 30) 37 52 37 · Telefax (0 51 30) 79 06 25
 E-Mail: info@rolltec.de · Internet: www.rolltec.de

IMPRESSUM

Verlag: NFM-Verlag KG
Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt
Tel.: (0 47 47) 87 41-0 | Fax: (0 47 47) 87 41-2 22

Redaktion: H. Peimann Tel.: (0 47 47) 87 41-3 01
(Chefredakteur) hpeimann@nfm-verlag.de

Frank Heise Tel.: (0 47 47) 87 41-2 50
fheise@nfm-verlag.de

Stephan Keppler Tel.: (0 47 47) 87 41-2 20
skeppler@nfm-verlag.de

Stefanie Hünken Tel.: (0 47 47) 87 41-2 35
shuenken@nfm-verlag.de

Redaktions- Sandra Schramm Tel.: (0 47 47) 87 41-2 44
assistent: Fax: (0 47 47) 87 41-3 22

Layout: Sandra Wilckens, Melanie Gerds, Sabine Peimann,
Carina Wegner, Regina Köhnken, Svenja Naubert,
Jasmin Mahnken

Mitarbeiter: Siglinde Peimann, Gaby Preuschoff, Bianca Peimann,
Frank Stüven, René Niedermeyer, Gabriela Steiner,
Olaf Sackewitz, Jacqueline Smiatek, Ursula Schröder,
Susanne Sinss

Anzeigen: Peter Sturm Tel.: (0 47 47) 87 41-3 11
Bernd Riggers Tel.: (0 47 47) 87 41-3 77
Christian Stange Tel.: (0 47 47) 87 41-3 88
Elke Stern Tel.: (0 47 47) 87 41-3 33

Fax: (0 47 47) 87 41-4 22
www.nfm-verlag.de
eMail: info@nfm-verlag.de

Satz/Lithos: NFM-Verlag KG
Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt

Vertrieb: Vehicles-World-Online GmbH | 27616 Beverstedt

Verlagsleitung: H. Peimann

Druck: SKN | Stellmacherstraße 14 | 26506 Norden

Erscheinungsweise: 12x im Jahr

Artikel, die namentlich gekennzeichnet sind, stellen die Ansicht des Verfassers dar und nicht unbedingt der Redaktion oder des Verlages. Nachdruck oder Vervielfältigung darf nur mit Genehmigung des Verlages erfolgen. Einsender von Briefen, Manuskripten usw. erklären sich mit redaktioneller Überarbeitung einverstanden. Für unverlangte Manuskripte haftet nicht der Verlag. Bei Nichtbelieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz.

Bezugsbedingungen: Einzelpreis je Heft 3,30 € inkl. MwSt.

Das Abonnement verlängert sich um ein Jahr; wenn es nicht drei Monate vor Ablauf eines Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Bankverbindung: Dresdner Bank AG, Bremerhaven
(BLZ 292 800 11), Konto-Nr. 0552 620 600
ISSN 1614-1229



Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur
Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V.



**Damit Rundes
nicht ins Rollen
gerät: NTG hat
sein Ladungssiche-
rungssystem LSSR
weiter entwickelt.**

Foto: NTG

Rollen gesichert

●●● NTG: Effektive Ladungssicherung für Rollgüter

LADUNGSSICHERUNG. Das Thema Ladungssicherung für Rollgüter hat NTG bereits vor einigen Jahren aufgegriffen und ein eigenes System entwickelt – LSSR genannt – das auf einer einfachen aber sehr effektiven Lösung und Handhabung des Problems basiert. Es ist leicht vom Lkw-Fahrer zu bedienen.

Das System ist für den Transport von Kabeltrommeln, Betonrohren, Papierrollen, Wellen, Coils, Schachtringen, Rohren, Behältern, Standsilos und Kesseln geeignet, vom TÜV Hannover geprüft und zugelassen. Es entspricht den VDI-Richtlinien DIN 2700. Die Druckbelastung beträgt

Wirtschaftliche Alternative

LACKIEREN. Mol Coatings hat mit seinen neuen Armour-Zinc®-Produkten eine Alternative zum Feuerverzinken entwickelt. Das leicht aufzutragende Armour-Zinc®-System trocknet schnell und erhärtet gründlich. Anschließend kann mit verschiedenen Lackprodukten aus gleichem Hause sofort und ohne Zwischenbearbeitung überlackiert werden. Das bringt den Lackierwerkstätten eine deutliche Kostenersparnis. Armour Zinc® ist ein Zwei-Schicht-System, wodurch ein stärkerer Farbfilm garantiert ist. Das Armour-Zinc®-System eignet sich besonders gut für u. a. Tankcontainerfahrgerüste. Das System erträgt schwere mechanische Belastungen, hat eine hohe Schlagfestigkeit und ist sehr korrosionsbeständig.

7000 kg daN/Keil. Ein Satz besteht aus zwei Keilen, zwei Einsätzen und ein Band mit Distanzaufdrucken. Man benötigt z. B. zum sicheren Transport einer Trommel zwei Sätze. Jetzt wurde das System für Ladungssicherheit weiterentwickelt. Das neue LSSR-Programm von NTG ist noch leistungsfähiger und mit zusätzlichen Features bestückt. Die Sicherung der Spulen in den Keilen erfolgt jetzt formschlüssig durch Winkelanschlüsse, die in die Keile eingesetzt werden. Mit diesem System können Rollgüter in Fahrtrichtung, aber auch quer zur Fahrtrichtung transportiert werden. Durch die einfache Handhabung des Systems wird eine Verkürzung der Ladezeit erreicht. Jedem Nutzer des neuen Systems wird ein TÜV-Zertifikat ausgehändigt, das bei einer eventuellen Kontrolle der Ladungssicherung vorgelegt werden kann und somit wird die Standzeit auf ein Minimum reduziert.

Das Zertifikat ist gültig für die Sicherung von z. B. Kabeltrommeln mit einem Durchmesser von 1200 bis 2500 mm, liegenden Papierrollen, Betonrohren, Wellen, gewickelten Bändern (Coils) sowie sonstigen zylindrischen Körpern (Schachtringe, Rohre, Behälter, Standsilos, Kessel). Mit dem Keilsystem können Güter gemäß DIN EN 12195-1 und VDI 2700 gesichert werden, wobei das maximale Gewicht des einzelnen Ladeguts (für Kabeltrommeln) 7000 kg nicht überschreiten darf.

Jetzt den Kran tauschen

LADEKRANE. Nach wie vor ist die Investitionsbereitschaft vieler Unternehmen aus den Bereichen Transport und Logistik gedämpft. Dabei gibt es gerade jetzt viele attraktive Angebote aus dem Bereich Nutzfahrzeugtechnik. Ab sofort bietet auch der Ladekranspezialist Palfinger ein attraktives Kran-Tauschprogramm, das den Umstieg auf die High-Performance-Kranreihe fördern soll. Das Unternehmen räumt bis zu 2000 Euro Bonus beim Kauf eines High-Performance-Kranes ein. Die High-Performance-Kranserie bietet den Nutzern eine besonders leistungsstarke und zuverlässige Krantechnik. Die Innovationsförderung ist gültig bis Bestelleingang zum 31. Dezember 2009. Weitere Informationen gibt es über Palfinger.



Werkzeugsafe

Das Ordnungssystem für Sonderwerkzeuge

Ihre Vorteile:

- 16m² Nutzfläche bei nur 1,4m² Grundfläche
- diebstahlsicher und staubgeschützt
- leichte Handhabung, übersichtliche Lagerung
- Qualitätsanforderungen nach ISO-Norm
- Oberfläche pulverbeschichtet
- Innenteile verzinkt

Obermüller GmbH
 Bergstedter Markt 15 b, 22395 Hamburg
 Telefon 040 - 604 84 01 102
 Telefax 040 - 604 94 25
www.obermueller-lagertechnik.com
info@obermueller-lagertechnik.com

neue Generation zu attraktiven Preisen

>> @

Für den Verkauf auf Zeit

>> www.vehiclebay.de <<

LEISTER

Wir setzen Standards. Seit 60 Jahren.

TRIAC BT

Das neue Set für perfekte Schweißarbeiten und Reparaturen an LKW-Planen!



Kit mit Handgerät TRIAC BT, Gerätebox, Handandrückrolle und Ersatz-Heizelement.
 Empfohlener Netto-Verkaufspreis: EUR 299,-

NEU!

Heisslufttechnik Flocke GmbH
 Tel: 02123-8260-0

Klappenbach GmbH
 Tel: 02331-9594-0

Westermann Prozesstechnik GmbH
 Tel: 04071-3002-40

Leister Process Technologies
 Schweiz / www.leister.com