Mobilität & Transport







Diese Beilage finden Sie auch online – Rhein-Zeitung.de
Anzeigensonderveröffentlichung vom 23. Juni 2017

Rhein-Zeitung
und ihre Heimatausgaben



Schnelle technische Entwicklungen stellen die Transport- und Logistikbranche vor große Herausforderungen. Auch der Fachkräftemangel darf nicht unterschätzt werden. Foto: industrieblick/Fotolia

„Bürokratiemonster Europa“

Interview Thorsten Hölser vom Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz über Zukunft, Herausforderungen und Probleme der Branche.

Herr Hölser, wo sehen Sie die Herausforderungen unserer Zeit, der sich Transport-Akteure stellen müssen?

Eine der größten Herausforderungen für die Speditions- und Logistikbranche ist der Spagat zwischen den Wünschen nach ständiger Lieferbereitschaft durch Industrie, Handel und Endkunden einerseits und den Forderungen derselben Parteien nach Umweltschutz andererseits. Dabei ist es gerade die Grundaufgabe des Spediteurs in seiner Funktion als Architekt des Güterverkehrs, die Verkehre möglichst auf das Mindestmaß zu reduzieren.

„Der Blick auf die Fahrer und deren Altersstruktur bereitet der Branche teilweise schlaflose Nächte.“

Thorsten Hölser,
Speditions- und Logistikverband Hessen/RLP

Daneben stellt auch die Suche nach qualifizierten Fachkräften eine Herkulesaufgabe dar. Schon heute können viele Ausbildungsplätze nicht mehr besetzt werden, und der Blick auf die Fahrer und deren Altersstruktur bereitet der Branche teilweise schlaflose Nächte.

Eine weitere große Aufgabenstellung ist das Thema Digitalisierung. Hierbei geht es nicht nur um die Frage, wie man mit dem immer schnelleren Technologiewandel Schritt halten und die notwendigen Investitionen stemmen kann, sondern auch darum, wie das Personal kontinuierlich das notwendige neue Know-how vermittelt bekommt.

Nachhaltigkeit, Effizienz, E-Mobilität sind aktuelle Trends – auch für die Transportbranche. Inwiefern sind diese aus Ihrer Sicht bereits bei den Unternehmen angekommen?

Das Thema Effizienz hat bereits höchste Priorität, andernfalls hätten sich die deutschen Unternehmen bei dem massiv gestiegenen Wettbewerbsdruck des europäischen Marktes nicht behaupten können. Die steigenden Zahlen an Umweltzertifikaten, die bereits etwa 20 Prozent der Unternehmen erlangt haben, unterstreichen, dass der Trend Nachhaltigkeit ebenfalls fester Bestandteil der Logistikbranche ist.

E-Mobilität befindet sich im Güterverkehr noch in den Kinderschuhen, da es an der notwendigen Effizienz der Fahrzeuge fehlt. Gefordert sind hier in erster Linie die Lkw-Hersteller, effizientere Technologien zu entwickeln.

Immer auf dem neuesten Stand zu bleiben, kostet Investitionen. Inwiefern können kleine und mittelständische Unternehmen da überhaupt mithalten?

Die immer schnelleren Entwicklungen stellen kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) in der Tat vor große Herausforderungen. Eine strategische Antwort der KMU darauf sind die seit einigen Jahren steigenden Kooperationen. Gemeinsam in einer Gruppe von Firmen mit gleichen Interessen und ohne direkte Konkurrenzsituation lassen sich neue

SPEDITIONS- UND LOGISTIKVERBAND HESSEN/RHEINLAND-PFALZ E.V.

Die Speditions- und Logistikwirtschaft ist die drittgrößte Branche in Deutschland. Der Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V. (SLV) sowie sein Bundesverband, der Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLV), beteiligen sich an verkehrspolitischen Diskussionen auf Landes- und Bundesebene und nehmen im Sinne der Mitgliedsunternehmen Stellung zu Gesetzesvorhaben, Verordnungen und Richtlinien. Darüber hinaus vertreten sie die Interessen des Gewerbes gegenüber der verladenden Wirtschaft und den Verkehrsträgern. Der Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz ist die Interessenvertretung der Branche in der Region. Zudem leistet er auch als Arbeitgeberverband tarifpolitische Arbeit. Während der SLV in Hessen und Rheinland-Pfalz rund 400 Mitgliedsunternehmen eine Stimme verleiht, sind es im DSLV deutschlandweit etwa 3000 Unternehmen. Diese erzeugen etwa 90 Prozent des jährlichen Branchenumsatzes in Höhe von rund 94 Milliarden Euro. Seit 2011 führt Peter Plank (Hellmold & Plank/Gießen) als Vorstandsvorsitzender den SLV und ist damit Repräsentant einer Branche, die mehr als 30 000 Mitarbeiter in der Region beschäftigt.

Infos zum Thema Weiterbildung unter www.slv-spediteure.de/slv-spediteure/jobcenter/ausbildungsberufe/

sowie bei der Bildungsakademie Spedition, Logistik & Verkehr unter www.slv-bildungsakademie.de/slv-bildungsakademie/index.php

ANZEIGE

heymann
Form | Farbe | Funktion



Kfz-LACKIERUNG & KAROSSERIE
Unfallreparatur | Restauration
Industrielackierung

WERBETECHNIK
Außenwerbung | Druck
Folierung



Ihr Spezialist für Karosserie- und Fahrzeugbau, Werbetechnik
Service-Nummer: 06772-9377-0 Mail: info@heymann.net
www.heymann.net

ABSCHLEPPEN UND BERGEN VON PKW, LKW UND BUSSEN SOWIE PANNENHILFE UND ÖLSPURNASSREINIGUNG IM 24H-NOTDIENST!



HACK
SCHWERLASTSERVICE GMBH



Windhagen ☎ 0 26 45 / 40 01

Mobil- und Großkrane (bis 500t und 145m Hubhöhe)
Baukranvermietung und -montage
Maschinen- und Industrieumzüge
Nah- und Fernverkehr international
Baumaschinentransporte
Baggerbrücken (bis 250t)
Satteltiefbettfahrzeug (bis 250t)
Satteltieflader (ausziehbar)
Distribution / Einlagerung bis 850t
40.000m² Freifläche • 2.000m² Hallenfläche

Erfahren Sie mehr unter : www.Hack-Autokrane.de

Wir sind auch in Ihrer Nähe: Altenkirchen • Andernach • Bad Honnef • Bonn • Düsseldorf
Frankfurt • Herborn • Koblenz • Limburg • Montabaur • Neuwied • Nürburgring • Rennerod

Herausforderungen und auch Investitionsanforderungen eher meistern.

Sehen Sie trotzdem die Gefahr, dass dabei einige „auf der Strecke bleiben“?
Es ist nicht ganz auszuschließen, jedoch erwarte ich dies nur in Ausnahmefällen. Ein Problem, das für viele KMU besteht, ist eher eine fehlende Nachfolgeregelung. Da viele keinen geeigneten Nachfolger finden, bleiben sie zwar nicht im eigentlichen Sinne auf der Strecke, müssen aber vermehrt ihre Unternehmen an andere, oftmals größere Unternehmen verkaufen.

„Eine der größten Herausforderungen ist der Spagat zwischen den Wünschen nach ständiger Lieferbereitschaft und den Forderungen nach Umweltschutz.“
Thorsten Hölser, Speditions- und Logistikverband Hessen/RLP

Neben modernen Fahrzeugen und geschultem Fachpersonal bestimmen auch weitere Faktoren den Erfolg von Mobilität und Transport. Welche sind das aus Ihrer Sicht?
Ein großes Problem nicht nur für die Transportbranche, sondern für die gesamte deutsche Wirtschaft stellt mittlerweile die marode Infrastruktur dar. Auch wenn jetzt die Politik das Problem scheinbar verstanden hat, so reichen die jetzigen Mittel nicht aus, um die bestehende Infrastruktur in ihrem Wert und Nutzen zu erhalten. Zudem wird es Jahre dauern, die Versäumnisse der Vergangenheit auch nur halbwegs aufzuarbeiten.

Eine weitere Herausforderung stellen die ungleichen Wettbewerbsregeln innerhalb Europas dar. Während Deutschland Vorgaben und Verordnungen der EU zu „110 Prozent“ umsetzt und auch entsprechende Kontrollen durchführt, werden viele Themen in anderen Ländern eher nachrangig behandelt.

Die wachsende Bürokratie innerhalb Europas stellt zudem viele, vor allem kleine Firmen vor fast unlösbare Aufgaben: Wenn es beispielsweise für den Mindestlohn weiterhin in fast jedem EU-Land gesonderte individuelle Melde- und Kontrollverfahren gibt und sogar – wie in Frankreich geplant – zusätzliche Gebühren, dann dürften die Firmen bald im Bürokratiemonster Europa ohne einen gesonderten „Mindestlohnverwaltungssachbearbeiter“ nicht mehr auskommen.



Transport-Stau: Eine marode Infrastruktur und verstopfte Autobahnen sind nur zwei der Probleme, mit denen die Branche heutzutage kämpft. Foto: hykoe/Fotolia

Künstliche Intelligenz, die Personen ersetzen kann, autonom fahrende Lkw, Technik, die vieles erleichtert: Wie sehen Sie die Zukunft der Branche? Was sehen Sie positiv?
Die Berufswelt der Logistik wird sich durch die neuen Technologien verändern und viele Arbeiten – sowohl im Lager als auch auf dem Lkw – erleichtern und verbessern. Dadurch werden die Ausbildungs- und Berufsbilder interessanter und die Branche erfährt einen Schub im Kampf um qualifizierte Fachkräfte. Jedoch müssen die Unternehmen auch in die Qualifizierung und Weiterbildung des bestehenden Personals investieren, damit dieses den Anschluss nicht verliert.

„Gemeinsam in einer Gruppe von Firmen mit gleichen Interessen und ohne direkte Konkurrenzsituation lassen sich neue Herausforderungen eher meistern.“
Thorsten Hölser, Speditions- und Logistikverband Hessen/RLP

Auch die technischen Entwicklungen werden in der Zukunft sicherlich neue Perspektiven mit sich bringen. Autonom fahrende Lkw wird es meiner Meinung nach in den nächsten Jahrzehnten jedoch nicht geben. Wie im Flugzeug werden wohl immer Personen das Fahrzeug begleiten, die dann neben der Aufsicht über das Fahrzeug aber noch weitere Aufgaben übernehmen.

Und was beurteilen Sie eher kritisch?
Noch immer sind viele Sicherheitsfragen beim autonomen Fahren unbeantwortet, und die Technik befindet sich erst in den Kinderschuhen. Daher müssen zunächst alle Systeme ausgereift und die entsprechenden politischen Rahmenbedingungen dafür definiert sein.

Ein weiterer kritischer Faktor ist der Datenschutz. Die neuen Technologien werden zu einem massiven Anstieg der Datenerfassung und des Datentransfers führen. Hier sind klare Regeln auszuarbeiten, wie welche Daten genutzt und wie lange diese gespeichert werden dürfen. Der Lkw-Fahrer darf hierbei nicht in die Verantwortungsmühlen zwischen Politik und Wirtschaft kommen.

ZUR PERSON



Name:
Diplom-Ökonom Thorsten Hölser

Funktion: Geschäftsführer (seit 2004)
- des Speditions- und Logistikverbands Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.
- der Bildungsakademie Spedition, Logistik und Verkehr e.V.
- der Servicegesellschaft Spedition, Logistik und Verkehr mbH

Alter: 52, geboren in Hattingen/Ruhr

Berufliche Stationen: Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Ruhr-Universität Bochum, bis 2003 Prokurist beim Fachverband Spedition und Lagerei Hessen e.V., bis 2010 Geschäftsführer der CityLogistic GmbH in Frankfurt am Main

Familie: verheiratet

Interessen: Sport, Reisen, Meeres- und Tierschutz, ehrenamtlicher Vorstand der Turtle-Foundation Friends e.V. – www.turtle-foundation.org

Persönliche Herausforderung: Ständige Veränderungen in der Branche.

Worauf sind Sie stolz? Wenn Mitglieder den SLV als dynamischen Dienstleister bezeichnen und auch andere Gesprächspartner sich wundern, weil sie bisher unter einem Verband üblicherweise nur einen bürokratischen Verwaltungsapparat vermutet haben.

Foto: SLV Hessen/Rheinland-Pfalz

Mut zur Digitalisierung

Studie Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bundesvereinigung Logistik (BVL), über digitale Transformation in der Logistikbranche.

Im Frühjahr hat die BVL die neue Ausgabe der Studie „Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain Management“ vorgelegt. Danach beeinflussen 15 Trends Strategien und Praxis der Logistik, darunter exogene Trends wie Kostendruck, Individualisierung und Komplexität sowie endogene Trends wie verbesserte Transparenz in Supply Chains durch Digitalisierung der Geschäftsprozesse. Wesentlicher Treiber beider Kategorien ist der Endkunde, die Antwort auf viele Kundenanforderungen ist wiederum die Digitalisierung.

Von den 1351 Studienteilnehmern schätzen drei Viertel die Chancen durch digitale Transformation für ihr Unternehmen als hoch ein. Mehr als die Hälfte der Unternehmen wartet jedoch ab, bis erprobte Lösungen vorliegen. Ein Drittel der Befragten sieht hohe Risiken durch Digitalisierung und begründet dies mit erforderlichen Sachinvestitionen, Qualifizierungsbedarf für neue Abläufe, die zeitlich anspruchsvolle Förderung von IT-Kompetenzen sowie die bislang fehlende Kultur des Ausprobierens und Lernens. Doch der Mut zur Veränderung lohnt sich. Digitale Technologien ermöglichen es, Kosten zu senken, sie können zur Verbesserung der Kundenbeziehungen beitragen und neue Geschäftsfelder eröffnen.

ANZEIGE

tradition AUF NEUEN WEGEN

SCHÄFER&SIS® INTERLOGISTIK



WIR SIND LOGISTIKSPEZIALISTEN. WELTWEIT ZUHAUSE, HIER FÜR SIE DA.

Die S-Group: Das sind verschiedene Unternehmen unter der Dachmarke Schäfer&SIS Interlogistik® mit insgesamt 420 Mitarbeitenden in aller Welt, die jährlich ca. 130 Millionen Euro erwirtschaften. Per LKW, Bahn, Flugzeug und Schiff transportieren wir Waren rund um den Globus. Wir sind Spezialisten der Logistik – Tradition auf neuen Wegen. Das heißt konkret: Selbst Aufträge in entlegene Teile der Welt setzen wir dank unserer 75-jährigen Erfahrung spielend leicht und zuverlässig um. Dafür sorgen unsere Spezialisten aus Logistik, Lager, Informatik, Internationalem Recht und Wirtschaft in Neunkirchen, an unseren deutschen und europäischen Standorten sowie eigenen Niederlassungen weltweit.

Schäfer&SIS Interlogistik® · Lotzenarbachstraße 1 · D-57290 Neunkirchen · Telefon +49 (0) 2735-789-0 · Telefax +49 (0) 2735-789-115 · E-Mail: info@schaefer-sis.de · www.s-group.com

Elektromobiler Fuhrpark

Projekt Im Westerwald zeigt eine Gemeinschaftsinitiative, dass auch ein Fuhrpark mit Elektrofahrzeugen wirtschaftlich sein kann.

Die Gemeinschaftsinitiative „Wir Westerwälder!“ der Landkreise Altenkirchen, Neuwied und des Westerwaldkreises setzt gemeinsam mit der Stadt Siegen ein Zeichen für die Elektromobilität und schafft in diesem Jahr 23 Elektroautos und 34 Ladesäulen an. Diese Anschaffung wird im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität mit insgesamt 243 914 Euro durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Lars Kober von der Regionalentwicklung der Kreisverwaltung Altenkirchen koordiniert das Gemeinschaftsprojekt.

„Das Thema Nachhaltigkeit wird immer bedeutsamer. Kunden, Kooperationspartner und Fachkräfte achten mehr und mehr darauf, dass Unternehmen und Kommunen verantwortungsbewusst und umweltschonend handeln.“
Florian Strunk, Energieagentur Rheinland-Pfalz



Lars Kober stellt das Vorhaben der Initiative „Wir Westerwälder!“ im Rahmen des Tags der Elektromobilität der Energieagentur Rheinland-Pfalz in Koblenz vor. Foto: Energieagentur Rheinland-Pfalz/Sonja Schwarz

Anfang März 2017 folgte die Gemeinschaftsinitiative „Wir Westerwälder!“ mit ihrer Antragstellung dem Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Neben den Verwaltungen der Landkreise Altenkirchen, Neuwied und des Westerwaldkreises beschaffen auch die Verbandsgemeindeverwaltungen aus Altenkirchen, Daaden, Flammersfeld, Kirchen, Vallendar und Wallmerod Elektroautos für ihre Fuhrparks. „Wir möchten als kommunale Familie unseren Beitrag dazu leisten, eine neue Technologie am Markt zu etablieren“, erklärt Kober. Man könne dies mit der Fotovoltaiktechnik vergleichen. Auch hier seien Kommunen als Vorbilder und Motivatoren vorangegangen. „Damals wollten wir unseren Bürgern und unseren Unternehmen zeigen, dass die Anschaffung einer Fotovoltaikanlage sinnvoll ist, und sie zum Nachmachen animieren“, sagt Kober. Rückblickend seien die Investitionen nicht nur ökologisch, sondern insbesondere wirtschaftlich sinnvoll gewesen und wirkten bis heute haushaltsentlastend. „Und wenn bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren sollen, dann möchten auch wir dazu beitragen“, so Kobers Ziel.

Für das Projekt wurden von einem Fachunternehmen für moderne Mobilitätskonzepte Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die Elektrofahrzeuge erstellt. Das Ergebnis zeigt: Berücksichtigt man alle anfallenden Kosten sowie die Fördermittel, stellt ein Elektrofahrzeug keinen wirtschaftlichen Nachteil gegenüber der Anschaffung eines konventionellen Fahrzeugs dar. Die Wirtschaftlichkeit der Elektrofahrzeuge verbessert sich mit zunehmender Laufleistung sogar, da die laufenden Kosten für Elektroautos geringer sind als bei den konventionellen Fahrzeugen. „Die Integration von Elektrofahrzeugen in unsere Fuhrparks ist ein wichtiger Impuls zur Akzeptanzsteigerung der Technologie und zur Darstellung des Nutzens, gerade bei höheren Betriebsleistungen“, erläutert Florian Strunk von der Energieagentur Rheinland-Pfalz. Zudem werde das Thema Nachhaltigkeit immer bedeutsamer. Kunden, Kooperationspartner und Fachkräfte achteten mehr und mehr darauf, dass Unternehmen und Kommunen verantwortungsbewusst und umweltschonend handeln. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen leiste einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und wirke so positiv auf die Außenwahrnehmung.

Das Thema Elektromobilität wird die Region auch in den kommenden Jahren beschäftigen. Über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) soll eine Projektstelle im Westerwald entstehen, die sich mit dem Thema Elektromobilität im ländlichen Raum auseinandersetzen wird.

„Die Wirtschaftlichkeit der Elektrofahrzeuge verbessert sich mit zunehmender Laufleistung, da die laufenden Kosten für Elektroautos geringer sind als bei den konventionellen Fahrzeugen.“
Lars Kober, Kreisverwaltung Altenkirchen

Das Projekt zielt darauf ab, die Kommunen, deren Bürger sowie die ortsansässigen Unternehmen konzeptionell zu unterstützen und mit Projekten, gezielten Informationen und Angeboten zum Thema Elektromobilität die Nutzung alternativer Antriebe in der Region voranzubringen.

AKTIONSWOCHE RHEINLAND-PFALZ „EIN LAND VOLLER ENERGIE“

2. September 2017:
Roadshow zur Elektromobilität in Montabaur
Elektro-Pkw zum selbst Ausprobieren und ein Infostand für alle, die Interesse an CO_2-freier Mobilität haben.

4. September 2017:
Workshop „Grundlagen des betrieblichen und kommunalen Mobilitätmanagements“ in Montabaur
Wichtige Kriterien und Voraussetzungen für die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Austausch mit Fachleuten und regionale Praxisbeispiele zeigen Unternehmern, was ein gutes Mobilitätsmanagement bewirken kann.

Weitere Informationen unter
www.energieagentur.rlp.de/
elektromobilitaet



Vertreter von Wirtschaft und Kommunen informierten sich beim Tag der Elektromobilität der Energieagentur Rheinland-Pfalz über den Stand der Technik und Möglichkeiten der Förderung. Foto: Energieagentur Rheinland-Pfalz/Sonja Schwarz

BUNDESFÖRDERPROGRAMM: LADEINFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROFAHRZEUGE IN DEUTSCHLAND

Die Bundesregierung will die Verbreitung von E-Fahrzeugen in Deutschland stützen. Mit der Förderung soll ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an Ladeinfrastruktur entstehen. Neben der Errichtung von Schnellladesäulen soll auch der weitere Ausbau der Normalladeinfrastruktur unterstützt werden, um die Kundenbedürfnisse je nach Fahr- und Parkverhalten abzudecken, beispielsweise das Laden über Nacht von Bewohnern von Mehrfamilienhäusern, Elektromobilität beim Carsharing, Nachladen bei Warenhaus-, Restaurant- oder Kinobesuchen etc.

Was wird gefördert?
Gefördert wird die Errichtung von
- öffentlich zugänglichen Normalladestationen (bis einschließlich 22 Kilowatt) sowie
- öffentlich zugänglichen Schnellladestationen (größer als 22 Kilowatt)

mit einem oder mehreren Ladepunkten, einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses und der Montage.
Neben der Errichtung von Ladeinfrastruktur an neuen Standorten können auch die Aufrüstung bestehender Ladeinfrastruktur sowie die Anpassung von Netzanschlüssen an Standorten, die vor Inkrafttreten der Förderrichtlinie betrieben wurden, förderfähig sein.

Wer ist antragsberechtigt?
Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen, beispielsweise Unternehmen, Kommunen und Privatpersonen.

Welche Fördervoraussetzungen gibt es?
Der Strom muss aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort eigenerzeugtem, regenerativem Strom (beispielsweise aus Fotovoltaikanlagen) stammen. Der Zugang zur Ladesäule sollte 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche gewährleistet sein, um den maximalen Förderbetrag zu erhalten, mindestens jedoch an Werktagen für jeweils zwölf Stunden. Bei Unterschreitung der Mindestzugänglichkeit wird keine Zuwendung gewährt. Betreiber verpflichten sich zu einer Mindestbetriebsdauer von sechs Jahren.

Wie errechnet sich die Fördersumme?
Die Förderhöhe beträgt in allen Fällen maximal 40 Prozent der förderfähigen Gesamtausgaben. Die Höchstfördersumme pro Ladepunkt oder Standort beträgt:
- für Normalladepunkte bis einschließlich 22 Kilowatt: 3000 Euro
- für Schnellladepunkte kleiner als 100 Kilowatt: 12 000 Euro
- für Schnellladepunkte ab einschließlich 100 Kilowatt: 30 000 Euro
- für Netzanschlüsse an das Niederspannungsnetz: 5000 Euro
- für Netzanschlüsse an das Mittelspannungsnetz: 50 000 Euro

Die Förderung von mehreren Ladepunkten an einer Ladestation oder -säule setzt voraus, dass diese gleichzeitig genutzt werden können. Kosten für Planung, Genehmigungsprozess und Betrieb werden nicht gefördert.

Wo und wie wird der Antrag gestellt?
Bewilligungsbehörde ist die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV):
Schlossplatz 9
26603 Aurich
Telefon: 04941/602 555
E-Mail: ladeinfrastruktur@bav.bund.de

Alle für die Förderung geltenden Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können dort angefordert werden.

Der Förderantrag wird elektronisch über das Förderportal des Bundes Easy-Online erstellt und eingereicht. Zudem muss der ausgedruckte Antrag mit den geforderten Pflichtanlagen unterschrieben innerhalb einer Woche nach der elektronischen Antragstellung bei der BAV eingegangen sein.
Eine Zusammenfassung von Anträgen eines Antragstellers für mehrere Ladepunkte wird empfohlen.

Die neue Lkw-Generation

Innovation Von Technologie bis Sicherheit, von Sparsamkeit bis Ergonomie sind moderne Lastkraftwagen mit einer Vielzahl branchenbewegender Features ausgestattet.



Moderne Lkw gestern und heute: 1963 gehörte die „Serie 76“ von Scania zu den modernsten Lkw ihrer Zeit. Mehr als 50 Jahre später (Modell von 2016) hat sich in Sachen Sicherheit, Technik und Fahrkomfort viel getan. Foto: Scania Deutschland

Höchstmögliche Sicherheit, Kraftstoff sparendes Fahren, geringe Emissionen, intelligente Vernetzung, ergonomisches Fahrerhaus: Modernen Lkw wird in der Praxis viel abverlangt. Die berühmte „Eier legende Wollmilchsau“ sollen sie sein, und viele Fahrzeuge sind heute bereits nahe an diesem Anspruch dran. Denn jede nachfolgende Lkw-Generation ist wieder ein Stück besser und moderner als ihr Vorgänger. Ob es dabei um die Erfüllung europäischer Normen wie die derzeit geltende Abgasnorm Euro VI geht oder um Nachhaltigkeit, die auf dem Fahrzeugmarkt immer stärker im Fokus steht: Jahrelange Entwicklungsarbeit steckt hinter den modernen Lkw-Baureihen, die von den Herstellern zuletzt auf den Markt gebracht wurden und gewissermaßen die Weichen für die Zukunft der Transportbranche stellen.

> „Der Fahrer steht bei der Entwicklungsarbeit traditionell an erster Stelle.“
> Sieglinde Michaelis, Scania Deutschland

Sicherheitsaspekte spielen im Lkw-Segment naturgemäß eine große Rolle, sind hier doch Kräfte in Bewegung, denen so schnell kaum etwas entgegenzusetzen ist. Zahlreiche jahrelange Crash-Tests der Hersteller, bei denen für jeden Test ein ganzer Lkw buchstäblich zu Schrott gefahren wird, zielen darauf ab, die Fahrzeuge noch sicherer zu machen und nie zuvor angewandte Technologien auf Herz und Nieren zu prüfen, bevor sie in Serie gehen. „Genau so wurden auch die Seitenairbags in unserer neuen Modellreihe getestet, die ein Novum in der Lkw-Branche sind“, erklärt Sieglinde Michaelis, die die interne und externe Kommunikation bei Scania Deutschland in Koblenz betreut. „Sie sind in die Decke integriert und tragen in Kombination mit dem Sicherheitsgurt entscheidend dazu bei, dass der Fahrer bei einem Unfall mit Überschlag nicht eingeklemmt wird.“ Immerhin machten, so Michaelis, Unfälle mit Überschlag etwa 45 Prozent aller Lkw-Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen aus. Für mehr Sicherheit haben die neuen Scania-Modelle, die 2016 vorgestellt wurden, außerdem unter anderem einen noch kürzeren Bremsweg und ein größeres Sichtfeld. Mit automatischem Notbremsassistent und Spurhalteassistent sind sie standardmäßig ausgestattet.

Neben der Sicherheit sind Effizienz und Umweltfreundlichkeit große Anforderungen an die neuen Lkw-Generationen aller Hersteller. MAN, Scania, Volvo, Mercedes und die anderen Giganten der Straße kommen heute in aerodynamischem Design daher und punkten mit Kraftstoff sparenden und auch alternativen Antriebskonzepten wie Hybrid- oder Gasantrieb, die einen nachhaltigen Beitrag zur CO_2-Reduzierung leisten. So wurde beispielsweise der Hybrid-Lkw des skandinavischen Herstellers Scania mit dem „KS-Energie- und Umweltpreis“ des Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) geehrt, das Hybridmodul mit der Auszeichnung „Green Truck Future Innovation“ der „VerkehrsRundschau“. Das zeigt, dass alternative Antriebe auch für die „schweren Jungs“ keine Zukunftsmusik mehr sind.

Zusammen mit einem möglichst geringen Luftwiderstand der Fahrzeuge durch eine verbesserte Aerodynamik sorgen auch moderne Motoren wie der 13-Liter-Motor mit 500 PS der neuesten Scania-Baureihe für Kraftstoff sparendes Fahren. „Insgesamt verbraucht das 2016er Modell etwa 5 Prozent weniger Kraftstoff als noch sein Vorgänger und ist serienmäßig mit dem automatisierten Opticruise-Getriebe ausgestattet, das schneller und präziser schaltet“, sagt Michaelis. Denn auch eine optimal auf Ladung, Fahrstrecke und Fahrverhalten abgestimmte Schaltung spare Kraftstoff und minimiere Emissionen.

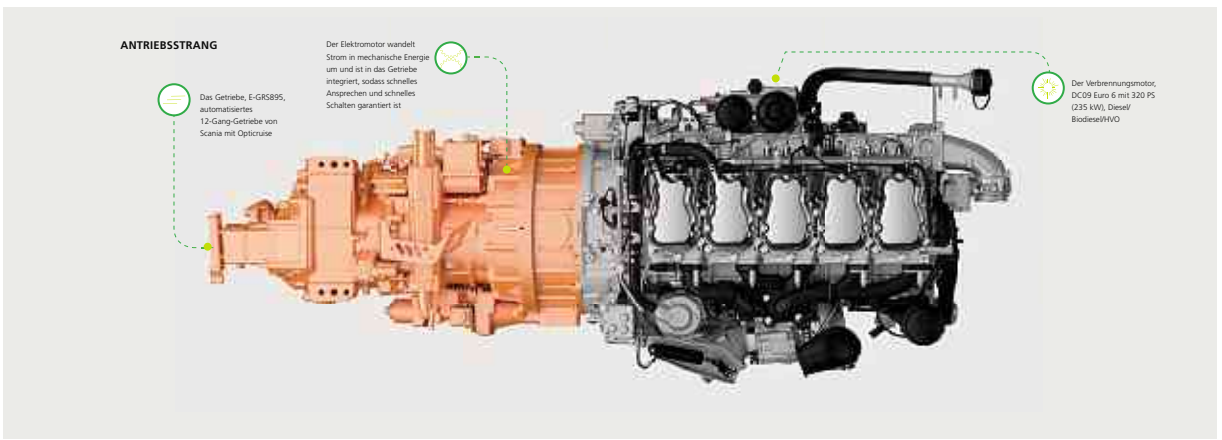
Wendet man den Blick weg von Verkehr und Umwelt, so landet man schnell beim wichtigsten

> „Unfälle mit Überschlag machen etwa 45 Prozent aller Lkw-Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen aus.“
> Sieglinde Michaelis, Scania Deutschland

Detail eines Lkw: dem Fahrer. Gesundheitsschutz und Ergonomie sind nicht zu unterschätzende Bereiche bei der Weiterentwicklung der Fahrzeuge. Gestaltung und Funktionalität des Fahrerhauses bestimmen die Fahrerumgebung und sind für alle modernen Lkw-Modelle von großer Bedeutung, immerhin verbringen die Fahrer beinahe ihren gesamten Arbeitstag und auch Pausen und Nachtruhen im oder am Lkw. Ergonomisch gestaltete Fahrersitze mit viel Platz für individuelle Sitzeinstellungen sowie ausreichend Stauraum, ein Liegeplatz, ein Infotainment-System für die Freizeit im Lkw und moderne Klimaanlagen prägen die neuen Lkw. „Der Fahrer steht bei der Entwicklungsarbeit in unserem Hause traditionell an erster Stelle. Das gilt selbstverständlich auch für das Fahrerhaus“, betont Michaelis.

95 Prozent aller in Europa ausgelieferten Scania-Lkw sind vernetzt – derzeit mehr als 250 000 Fahrzeuge. So kann die Wirtschaftlichkeit ganzer Lkw-Flotten optimiert und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Speditionen erhöht werden. Beispielsweise basiert die Wartung der neuen Lkw auf den tatsächlichen Nutzungsdaten und nicht mehr auf starren Zeitintervallen oder reinen Kilometerlaufleistungen, die oft nicht dem individuellen Einsatz des Fahrzeuges entsprechen. Werkstattaufenthalte und deren Dauer können damit flexibler geplant und genau zum richtigen Zeitpunkt in optimalem Umfang durchgeführt werden. Schließlich weist ein Fernverkehrs-Lkw, der in der Alpenregion unterwegs ist, eine ganz andere Beanspruchung auf als ein Verteilerfahrzeug im Kurzstreckenbetrieb.

HYBRIDANTRIEB



Antriebsstrang eines Hybridsystems Foto: Scania Deutschland

„Der Transportsektor ist für einen großen Teil der weltweiten CO_2-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe verantwortlich. Umgekehrt bedeutet dies jedoch auch, dass die Transportbranche maßgeblich zur Senkung dieser Emissionen beitragen kann“, sagt Sieglinde Michaelis, verantwortlich für die interne und externe Kommunikation bei Scania Deutschland in Koblenz. Durch den Einsatz eines Elektroantriebs, kombiniert mit einem herkömmlichen Dieselmotor, lassen sich Emissionen und Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr effizient reduzieren. Ein Hybrid-Lkw spart bis zu 18 Prozent Kraftstoff und reduziert beispielsweise in Kombination mit Biokraftstoff wie hydriertem Pflanzenöl den CO_2-Ausstoß um bis zu 92 Prozent. Kraftstoffsparen geschieht bei Fahrzeugen mit Hybridantrieb nicht nur durch Rückgewinnung der Bremsenergie, sondern auch durch Ausschalten des Verbrennungsmotors bei geringem Energiebedarf und mit effizienterer Versorgung des Bordnetz-Systems. Im Stadtfahrzyklus bleibt der Verbrennungsmotor bis zu 40 Prozent der Zeit ausgeschaltet.

ANZEIGE

2017
Wir feiern 30 jähriges Jubiläum!



Bildung | Kommunikation | Fahrschule
zertifizierte Ausbildungsstätte
Aus- und Weiterbildung

Wir begleiten Sie von Anfang an...
Jumica Verkehrsübungsplatz
Berufliche Aus- und Weiterbildung
Senioren Fahrüberprüfung

BKF-Schule GmbH
Allensteiner Str. 77 · 56566 Neuwied
02631/9146-0 · www.bkf.de
QUACERT

Entschädigung bei Nutzungsausfall ist Betriebseinnahme

Steuer Auch private Unfälle mit dem Firmenwagen werden dem Betrieb zugeordnet.



Der Dienstwagen ist Schrott: Zahlt die Versicherung eine Entschädigung für den Nutzungsausfall, gehört diese dem Betrieb – auch bei Unfällen, die in der Freizeit passieren. Foto: Creativa Images/Fotolia

Sommerzeit – Reisezeit: Viele Chefs, die ihren Firmenwagen privat nutzen, fahren damit auch in den Familienurlaub. Doch was passiert aus steuerlicher Sicht, wenn das Firmenauto einen Unfall hat und der Nutzungsausfall durch die Versicherung des Unfallgegners entschädigt wird?

„Bewegliche Wirtschaftsgüter sind selbst bei gemischter Nutzung entweder dem privaten oder dem betrieblichen Vermögen zuzuordnen. Die Nutzungsausfallentschädigung für ein dem Betriebsvermögen zugeordnetes Firmenfahrzeug ist also stets als Betriebseinnahme zu werten“, erklärt Dr. Andreas Fromm, Partner der Koblenzer Kanzlei für Unternehmens- und Steuerrecht Fromm. Dabei spiele es keine Rolle, ob der Schaden bei der privaten oder betrieblichen Nutzung entstanden ist und wie der Steuerpflichtige auf den Nutzungsausfall reagiert. „Zudem kann die erhaltene Entschädigung auch nicht nach den üblichen Nutzungsquoten in einen privaten und betrieblichen Teil aufgespalten werden“, sagt Fromm.

Geklagt hatte der Inhaber einer Versicherungsagentur. Dieser wurde mit seinem Firmenfahrzeug, das er auch für private Zwecke nutzte, in einen Unfall verwickelt. Den privaten Nutzungsanteil ermittelte er nach der Ein-Prozent-Regelung. Für den Nutzungsausfall erhielt er von der Versicherung des Unfallverursachers eine Entschädigung in Höhe von 1210 Euro. Diese wurde vom zuständigen Finanzamt vollumfänglich als Betriebseinnahme angesehen. Der Kläger hingegen argumentierte, dass sich der Unfall während einer Privatfahrt ereignete und er kein Ersatzfahrzeug beansprucht hatte, sodass keine Betriebsausgaben entstanden seien.

Der Bundesfinanzhof folgte jedoch der Ansicht der Finanzverwaltung: „Ersatzleistungen gelten immer dann als Betriebseinnahmen, wenn sie an die Stelle eines Wirtschaftsgutes des Betriebsvermögens treten“, so Fromm. Gleiches gelte nun auch, wenn die Versicherung nicht den substanziellen Schaden oder Verlust, sondern wie im geschilderten Fall den Verlust der Nutzungsmöglichkeit entschädigt. „Denn der Gebrauchsvorteil eines Wirtschaftsguts ist untrennbar mit dem Gut selbst verbunden.“

> „Ersatzleistungen gelten immer dann als Betriebseinnahmen, wenn sie an die Stelle eines Wirtschaftsgutes des Betriebsvermögens treten.“
>
> Dr. Andreas Fromm, Steuerberater

ANZEIGE

RENAULT PRO+

Renault Nutzfahrzeuge

Bringen Ihr Geschäft in Fahrt.



+

Renault Kangoo Rapid Extra ENERGY dCi 110

ab **13.857,– €** netto*
ab **16.490,– €** brutto*

• Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) mit Extended Grip und Berganfahrassistent • Schiebetür rechts • Fensterheber vorne, elektrisch mit Impulsfunktion • Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung • Hecktüren, 180° ohne Fenster • Ganzjahresreifen • Schiebetür rechts mit Fenster • Radio Bluetooth • Beifahrersitz umklappbar • Variotrennwand • Fahrersitz höhenverstellbar...

+

Renault Trafic Basis L1H1 2,7t dCi 95

ab **17.226,– €** netto*
ab **20.499,– €** brutto*

• Außenspiegel mit Weitwinkeleinsatz, elektrisch einstell- und beheizbar • Beifahrerdoppelsitzbank • Bordcomputer • ESP mit Berganfahrassistent, Beladungserkennung und ASR • Verzurrösen am Laderaumboden • Ganzjahresreifen • Radio Bluetooth • Holzboden • Laderaumseitenverkleidung halbhoch • Reserverad ....

+

Renault Master Kastenwagen Einzelkabine (Frontantrieb) Ecoline L1H1 2,8 t dCi 110

ab **16.428,– €** netto*
ab **19.550,– €** brutto*

• 3-Tasten-Schlüssel mit Zentralverriegelung und Funk-Fernbedienung • Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar • Beifahrerdoppelsitzbank multifunktional mit umklappbarer Rückenlehne in der Mitte und schwenkbarer Arbeitsfläche • Elektrische Fensterheber • ESP mit Berganfahrassistent, Extended Grip, Anhängerstabilisierung, Beladungserkennung und ASR

Besuchen Sie uns im Autohaus. Wir freuen uns auf Sie.

SCHILLING AUTOMOBILE GMBH
Renault Vertragspartner
Andernacher Str. 232, 56070 Koblenz, Tel. 0261-808000

*Renault Kangoo Rapid ExtraENERGY dCi 110: Barpreis netto ohne gesetzl. USt., brutto inkl. gesetzl. USt. **Renault Trafic BasisL1H1 2,7t dCi 95: Barpreis netto ohne gesetzl. USt., brutto inkl. gesetzl. USt. ***Renault Master Kastenwagen Einzelkabine (Frontantrieb) Ecoline L1H1 2,8 tdCi 110: Barpreis netto ohne gesetzl. USt., brutto inkl. gesetzl. USt.. Gültig bis 30.06.2017. Abbildungen zeigen Renault Kangoo Rapid Extra mit Sonderausstattung, Renault Trafic Kastenwagen Komfort L1H1 und Renault Master Kastenwagen L1H1 mit Sonderausstattung.

So rollt's ohne Probleme

Software Programme für professionelles Fuhrparkmanagement.

Fuhrparkmanagement-Software dient der Verwaltung, Planung und Kontrolle des Fuhrparks eines Unternehmens. Je nach Unternehmensgröße und den spezifischen Anforderungen sollten auch die Programme fürs Flottenmanagement ausgewählt werden:

Einfache Programme halten die individuellen Fahrzeugakten der einzelnen Fahrzeuge bereit und geben einen Überblick über etwaige Leasingverträge, den Benzinverbrauch, Fahrer und Dauer der Fahrten, Tankungen, Reifen, Versicherungen und Steuern. Auch Schäden und Reparaturkosten lassen sich erfassen.

Umfassendere Programme stellen zusätzlich ähnlich wie bei Navigationssystemen und -apps Kartenmaterial zur Verfügung, mit dessen Hilfe die Fahrer in Echtzeit zu ihrem nächsten Auftrag navigiert werden. Aufträge und Routen werden in größeren Unternehmen über eine zentrale Stelle geplant und per GPS-Tracking überwacht.

Kommunikation und Koordination: Einige Fuhrparkmanagement-Systeme verfügen über ein integriertes Kommunikationstool. So können Unternehmer Kontakt zu ihren Fahrern aufnehmen, die per App antworten. Neue Aufträge und Routen können damit direkt verteilt und benötigte Dokumente verschickt werden.

Die richtige Software finden: Die Art des Unternehmens bestimmt die benötigten Tools

Die Unterschiede zwischen den einzelnen Anbietern sind vor allem bei den integrierten Funktionen groß. Bei der Wahl der richtigen Software sollten Unternehmer sich daher immer die Frage stellen, welche Aufgaben sie bewältigen möchten:

Den Status aller Fahrzeuge im Blick behalten: Dann ist vor allem eine gut gepflegte Datenbank mit den wichtigsten Zahlen und Werten ratsam, die jederzeit zentral abgerufen werden kann. Einige Hersteller bieten Datenerhebung und -pflege als zusätzliche Dienstleistung mit an und übernehmen damit gewissermaßen das Flottenmanagement. Vor allem für kleine Unternehmen eine Option.

Die Fahrer und Fahrten optimal managen oder die Qualität von Liefer- und Fahrtzeiten bewerten und optimieren: Dann sind GPS-Tracking, eine Sendungsverfolgung und eine Funktion zum Planen von Routen unerlässlich. Idealerweise sollte das jeweilige Flottenmanagement-Tool auch eine Schnittstelle zu stationären Navigationssystemen mitbringen, um Routenplanung und Echtzeit-Navigation zusätzlich zu erleichtern. Vor allem für Unternehmen mit großer Flotte und vielen Fahrten ratsam, beispielsweise bei Kurier- und Verteilfahrten oder vielen Außendienstmitarbeitern.

Impressum

„MOBILITÄT & TRANSPORT“ ist eine Sonderveröffentlichung der Rhein-Zeitung vom 23. Juni 2017.

Herausgeber:
Mittelrhein Verlag GmbH, 56055 Koblenz

Verleger und Geschäftsführer:
Walterpeter Twer

Redaktion:
Andreas Valentin, Julia Eckelt
BESTFALL Agentur für Public Relations - Events, www.bestfall.de

Redaktionelle Mitarbeit:
Bernd Fabritius

Layout:
Armin Lehmler, Alexander Altenberg

Anzeigen:
rz-Media GmbH, 56055 Koblenz

Geschäftsführer: Hans Kary

Druck: Industriedienstleistungsgesellschaft mbH, 56072 Koblenz