



ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

KLIMASCHUTZ IM BLICK

*Eugen Jung gibt ein Interview
auf Seite 15.*

Seite 20

Individueller Versicherungsschutz
für den Fuhrpark

Seite 34

Unternehmensporträt: Kautetzky
Internationale Spedition GmbH & Co. KG

Seite 40

Unterwegs mit ...
Alexander Kay Steinberg im Interview

Ein Unternehmen der
R+V Versicherungsgruppe

KRAVAG-Logistic-Police mit ADSp-Lager-PLUS

- > Mehr Sicherheit für Betrieb, Transport, Umschlag und Lager nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017!
- > Passgenauer Schutz für Ihre individuellen Dienstleistungen.

KRAVAG



Tel.: 0800 533-1135
E-Mail: info@kravag.de

www.kravag.de

NEU
ADSp-Lager-
PLUS (ALP)



Liebe Leserinnen und Leser!

Neben den Folgen des Ukraine-Krieges, der Pandemie-Bewältigung und dem chronischen Lkw-Fahrermangel ist die geplante Dekarbonisierung (nicht nur) des Straßengüterverkehrs eine der vordringlichsten Herausforderungen, denen sich das deutsche Transportlogistikgewerbe derzeit gegenüber sieht. Das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sieht für den gesamten Verkehrssektor eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 43 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 von 150 auf 85 Millionen Tonnen und Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 vor. Rund 38 Millionen Tonnen CO₂ werden von schweren und rund 10 Millionen Tonnen CO₂ von leichten Nutzfahrzeugen ausgestoßen. Die politischen Vorgaben lauten: Von diesen jährlich 48 Millionen Tonnen CO₂ müssen bis 2030 jährlich 14 Millionen Tonnen – also rund 29 Prozent – eingespart werden. Das entspricht 5,2 Milliarden Litern Dieselmotorkraftstoff. Will man diesen ersetzen, sind dafür grob gerechnet 3,8 Millionen Tonnen Methan (LNG, CNG) oder 51,4 TWh elektrische Energie oder 1,6 Millionen Tonnen Wasserstoff erforderlich.

Das Problem: **Unsere Mitgliedsunternehmen möchten ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten**, können aber nur diejenigen Lkw mit denjenigen Antrieben kaufen, die „im Schaufenster“ stehen. Und da sieht es momentan ziemlich „übersichtlich“ aus – insbesondere beim Fernverkehr. Im Gegensatz zu leichten Nutzfahrzeugen sind batterieelektrische Antriebe bei schweren Lkw und Sattelzugmaschinen de facto nicht verfügbar und befinden sich in unterschiedlich weit gediehenen Testphasen. Konzepte für die entsprechenden Ladeinfrastrukturen befinden sich gerade einmal in der Diskussionsphase. Für mit Wasserstoff oder Wasserstoff-Brennstoffzellen betriebene Lkw wird nicht vor 2027 mit einem Markthochlauf der Fahrzeuge samt flächendeckender Infrastruktur gerechnet. Grüne synthetische Kraftstoffe fristen ein Nischendasein, obwohl sie in herkömmlichen Dieselmotoren eingesetzt werden können. Als einzige heute breit verfügbare Option zum Klimaschutz im Schwerlastbereich ist sowohl kraftstoff- als auch fahrzeug- und infrastrukturseitig

LNG/CNG, sei es aus fossiler oder biogener Herkunft, vorhanden. Diese Option wurde jedoch durch die exorbitanten Erdgaspreisanstiege jäh zu nichtegemacht. Unternehmen, die in klimafreundlichere LNG-Technologie investiert haben, fahren mit jedem Kilometer große Verluste ein und sehen sich aufgrund ausbleibender staatlicher Unterstützung für ihren einst von der Politik eingeforderten Beitrag zum Klimaschutz mit Insolvenzen und Betriebsaufgaben konfrontiert.

Die Unternehmen fühlen sich für ihr verantwortungsvolles Handeln für den Klimaschutz alleine gelassen, bestraft und haben das Vertrauen in die Politik verloren. Nach dem Biodiesel- und jetzt dem LNG-Desaster dürfte die Bereitschaft von Unternehmer/-innen, für die nächste innovative Antriebstechnologie die Existenz ihres oft in zweiter und dritter Generation geführten Familienunternehmens aufs Spiel zu setzen, nicht unbedingt größer geworden sein. **Hier muss der Staat verlässliche und ausreichende finanzielle Absicherungen zur Verfügung stellen. Der altbekannte Satz „Wer die Musik bezahlt, bestimmt auch, was gespielt wird“ gilt in diesem Falle in die andere Richtung: „Wer bestimmen will, was gespielt wird, muss die Musik auch bezahlen!“**

Welche Antriebsarten in Zukunft zum Einsatz kommen, wissen wir nicht – wir wissen nur eines: dass unsere Auftraggeber die Leistungsfähigkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit des Diesel-Lkw zur Benchmark gemacht haben. Und auf absehbare Zeit gilt auch weiterhin: kein Lkw – keine Versorgung!

Herzliche Grüße

Prof. Dr. Dirk Engelhardt,
Vorstandssprecher beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.

AUS DEM INHALT

TITELTHEMA

Meyer Logistik – Klimafreundlich unterwegs	6–9
Wasserstoff im Einsatz	10–11
Antriebstechnologien beim ICB	12–13
Umweltschonender Transport	14–15
Förderprogramm der Bundesregierung	16
Projekt: ELISA	17

RECHT & SICHERHEIT

Kündigungsschreiben per Post?	18–19
Die passende Flottenversicherung	20–22
Polizeikontrollen	24–25

RUND UM DIE BRANCHE

Mitgliederversammlung in Fulda	26–27
Anja Blieder-Hinterlang im Interview	28
Ein SVG Autohof stellt sich vor: Werra-Meißner Rast	30–31
Ein Beruf mit Zukunft	32–33
Unternehmensporträt: Kautetzky GmbH & Co. KG	34–36
Gemeinsam für die Ukraine	37
EU-Mobilitätspaket	38–39
Unterwegs mit Alexander Kay Steinberg	40–41

IN JEDEM HEFT

Editorial	3
Impressum	42



CO₂-FREI – ABER WIE?

Politik und Gesellschaft verlangen für den Klimaschutz den CO₂-freien Transport. „Sie erwarten aber weiterhin eine perfekte, vollumfängliche Ver- und Entsorgung aller Güter jederzeit – zu minimalen Kosten. Die Transportwirtschaft ist bereit mitzumachen, wenn geeignete Lkw und Infrastruktur, geeignetes Personal, Planbarkeit und finanzielle Tragfähigkeit vorhanden sind“, stellt Prof. Manfred Loidold von der Hochschule RheinMain in Wiesbaden nach vielen Gesprächen fest. Das Titelthema des vorliegenden HVS zeigt Beispiele dafür:

Meyer Logistik, im Kerngeschäft in der Distribution im Lebensmitteleinzelhandel unterwegs, mit dem Einsatz von Elektro-Lkw, Gas-Lkw oder Wasserstoff-Lkw: Voraussichtlich ab September werden bei Meyer Logistik drei Wasserstoff-Lkw eingesetzt werden.

Die In-der-City-Bus-GmbH experimentiert mit Batterie- und Wasserstoffbussen, für Letztere ist eine Tankstelle geplant.

Fördermöglichkeiten der Bundesregierung unterstützen die Rentabilität durch Erstattung von bis zu 80 Prozent der Mehrkosten.

Mit viel Aufwand verbunden, aber möglich, erscheint die Prognose des Spediteurs Eugen Jung: „Der Regionalverkehr ... wird batteriebetrieben oder mit Hybridantrieb gefahren. Der Fernverkehr und internationale Verkehre werden mit Wasserstoffantrieb unterwegs sein.“

Lesen Sie auf den folgenden Seiten dies und vieles mehr zum Thema alternative Antriebsarten und deren Vor- und Nachteilen.



Ein Fuhrpark, der sich
sehen lassen kann



Meyer Logistik

IM NAMEN DER FRISCHE

Das Familienunternehmen Ludwig Meyer Logistik GmbH und Co. KG ist ganz vorne mit dabei, wenn es um die Nutzung innovativer Antriebstechniken geht. Bereits seit sieben Jahren sind Elektro-Lkw im Einsatz, voraussichtlich ab September werden Wasserstoff-Lkw an den Start gehen.

Es ist ein sonniger Tag, als ich mich auf den Weg zu Meyer Logistik mache. Direkt an der A5, Abfahrt Friedberg, liegt am Anfang des Industriegebiets Richtung Friedrichsdorf der beeindruckende Neubau, den das Unternehmen Ludwig Meyer Logistik Ende 2016 gemeinsam mit seinem Schwesterunternehmen QSL, Meyer Quick Service Logistics, bezogen hat. Besonders stolz macht es Geschäftsführer Heinz Meyer, dass die Stadt Friedrichsdorf die Straße, an der die Verwaltung des Unternehmens seitdem ihren Sitz hat, nach Ludwig Meyer, seinem Vater und Gründer von Meyer Logistik, benannt hat.

Alles unter einem Dach

Die bodentiefen dunkelgrau abgesetzten Fensterfronten an den beiden drei- bzw. viergeschossigen weißen Würfeln des Komplexes fallen

sofort ins Auge. Sie sorgen in sämtlichen Büroräumen für ausreichen- des Tageslicht und geben Richtung Norden den Blick auf den Taunus frei, auf der anderen Seite auf die Skyline von Frankfurt. Die Gebäude sind durch ein gemeinsames Treppenhaus verbunden. In die Planung des Baus waren damals die Inhaberfamilien von Anfang an involviert: „Wichtig war für uns, eine kommunikative Atmosphäre zu schaffen, kurze Wege waren dafür eine der Grundvoraussetzungen“, erinnert sich Heinz Meyer. Im Erdgeschoss befinden sich der Empfang beider Unternehmen, mehrere Besprechungsräume und der Casinobereich für alle Mitarbeiter. In einem der Besprechungsräume sitze ich mit dem gesellschaftenden Geschäftsführer Heinz Meyer, dem Geschäfts- führer Markus Bappert und dem Marketingleiter Sebastian Schiller zusammen.

Ein Blick zurück

Das Fundament der Meyer Logistik GmbH und Co. KG ist ein solides – eines, auf das man aufbauen kann – bis heute. Im Jahr 1949 gründete Ludwig Meyer mit nur einem Lkw ein zunächst regionales Transport- unternehmen. Knapp 60 Jahre später, 2008, sind es bereits 1.000 Fahr-

zeuge. Heute umfasst die Meyer-Flotte rund 1.200 Nutzfahrzeuge, die auf der „letzten Meile“ unterwegs sind. Mittlerweile ist die Kerngesell- schaft, die Verwaltung in Hessen, in Friedrichsdorf angesiedelt. Das operative Geschäft findet hier genauso wie auch in allen anderen Bun- desländern statt.

Im LEH nicht mehr wegzudenken

„Das, was mein Vater in den ersten Jahren nach der Gründung geleistet hat, war noch eher übersichtlich. Er war hauptsächlich regional im Ein- satz“, erzählt Heinz Meyer. In den ersten Jahren nach Kriegsende wur- den Baustoffe transportiert. Erst Ende der 1960er- Anfang der 1970er- Jahre kamen die Meyers mit dem Lebensmitteleinzelhandel in Kontakt. Zu dieser Zeit in einem noch sehr überschaubaren Rahmen: In der Spit- ze arbeiteten zwischen 20 und 30 Mitarbeiter im Unternehmen. Mit der Belieferung des Lebensmitteleinzelhandels nahm das Geschäft dann in den 1970er- Jahren so richtig Fahrt auf. Heinz Meyer erinnert sich: „Da gab es damals ein expansives Unternehmen direkt in der Nachbar- schaft, das heute zur REWE Group gehört, Hugo Leibrandt, kurz HL. Die Filialisierung der Supermärkte startete zu diesem Zeitpunkt gerade

erst. Die Gesellschafter erinnerten sich an uns, denn schon in den Nach- kriegsjahren existierten erste geschäftliche Beziehungen zu HL.“ So lag es nahe, dass Meyer Logistik zunächst die HL-Filialen belieferte. „Das war ein erster großer Schritt in Richtung Expansion“, erzählt Heinz Meyer. Danach ging es schnell aufwärts. „Wir wurden eingebunden in die Distri- bution von Lebensmitteln. Zunächst regional nur im Rhein-Main-Gebiet, der nächste Step war dann 1980, im Rhein-Neckar-Raum.“

Auf nach Berlin

Doch die Beschränkung auf diese beiden Gebiete wurde schnell auf- gehoben, und für Meyer Logistik hieß es: Westberlin. „HL bat darum, dass wir unser ‚Engagement‘ auf Westberlin ausdehnen. Das war im Jahr 1985. Mit rund 40 Fahrzeugen organisierten wir dann die Beliefe- rung in Westberlin. Das war damals eine überschaubare Sache, die wir gut handeln konnten – alles war ‚safe eingemauert.‘“ Heinz Meyer lacht. „Bis dann 1989 die Wende kam. Ab diesem Moment eröffnete sich für uns innerhalb von sehr kurzer Zeit ein riesiger Markt. Das war ein weiterer wichtiger Step für uns, und wir konnten die Geschäfte auch auf die neuen Bundesländer ausweiten.“ Berlin ist seitdem ein



Im Gespräch:
Disponentin und Fahrer





Zufriedene Fahrer bei Meyer Logistik

elementarer Standort für Meyer Logistik, ganz in der Nähe von Tesla in Grünheide. Am Standort gibt es eine eigene Werkstatt, eine Tankstelle und eine Truck-Waschstraße.

Der deutsche Discounter

Um die Jahrtausendwende trat die REWE Group erstmals mit ihrer 3-Marken-Strategie auf den Plan. Markus Bappert: „Kurz darauf gab es den Big Bang – so wurde es marketingtechnisch auch genannt – und unter dem Dach der REWE Group wurde nur noch eine 2-Marken-Strategie gefahren. Die Marken Minimal und HL wurden subsummiert und Penny als einzelstehende Marke im Discountbereich als Gegenspieler zu Aldi und Lidl aufgebaut.“ Heinz Meyer ergänzt: „In der gesamten Entwicklung gab es drei Säulen: Das war der klassische Supermarkt, wie beispielsweise der HL-Markt mit einem Vollsortiment, dann gab es die Discount-Märkte und die Großmärkte wie beispielsweise toom. Die Großmärkte sind inzwischen von der Bildfläche verschwunden und heute nur noch als toom-Baumärkte bekannt. Die Idee des Discounters ist übrigens eine deutsche Idee“, erläutert Heinz Meyer weiter, „von den Aldi-Brüdern erfunden und als eine Art ‚Export-Modell‘ von Deutschland aus in die Welt getragen. An dieser speziellen Verkaufsform, die Aldi und Lidl stetig weiterentwickelt haben, hat auch Meyer Logistik einen Anteil.“ Die deutsche Idee des Discounters hat sich inzwischen nicht nur europaweit, sondern weltweit etabliert und ist auf vielen Kontinenten zu Hause.

Historie und Neuzeit

Meyer Logistik GmbH & Co. KG haben bis zur Jahrtausendwende 80 Prozent ihrer Dienstleistung der REWE Group zur Verfügung gestellt. Später hat sich Meyer Logistik auch für andere Wettbewerber geöffnet und sich bundes- bzw. europaweit ausgedehnt. Aldi, Lidl und Edeka kamen als Kunden hinzu. „Mittlerweile haben wir fast alle im ‚Portfolio‘“, erklärt Heinz Meyer. „1996 wurde die erste Nieder-

lassung von Meyer Logistik GmbH & Co. KG im Ausland eröffnet: in Prag. 2003 kam eine Niederlassung in Österreich, 2004 eine in Rumänien dazu, hauptsächlich für die REWE Group. 2007 haben wir unsere Gesellschaft in Schweden gegründet, für den Kunden Lidl – mit einer guten Entwicklung bis heute. Die Gründung des Schwesterunternehmens Meyer QSL erfolgte 2008.“ Markus Bappert ergänzt: „Von damals, 2008, bis zum heutigen Status sieht der neue Part der Ludwig-Meyer-Historie wie folgt aus: Wir sind ein sogenanntes Multi Customer Approach. Das bedeutet, dass wir alle unsere Kunden im LEH entsprechend ihren Bedürfnissen optimal betreuen – von Deutschland aus gehen wir aber auch mit dem Kunden zum Zielort des jeweiligen Landes.“

Vom Fisch zum Fahrrad

Meyer Logistik ist für den LEH auf der letzten Meile unterwegs, hauptsächlich im Food-Bereich, aber natürlich gehören inzwischen zum Sortiment eines jeden Supermarkts auch Artikel aus dem Non-Food-Bereich. „Je nach Saison transportieren wir von der Grillkohle über Blumenerde und Klappstühle alles bis hin zum Fahrrad – eben das, was gerade im Angebot und innerhalb des Vertriebssystems Standard ist.“ Betrachtet man die exakte Positionierung von Meyer Logistik, dann ist das Unternehmen im Kerngeschäft in der Distribution im Lebensmitteleinzelhandel unterwegs. Markus Bappert: „Das heißt, wir haben in der Regel keine eigenen Lager, wir handeln auch nicht die Ware im logistischen Sinn, das machen die Kunden alle selbst in ihren Distribution Logistik Centern, wir sind ein Teil davon, verantwortlich für die letzten Meter der Ware bis zum Supermarkt.“

Klimafreundlich unterwegs

Da man sich bei Meyer Logistik sehr wohl seiner Verantwortung für nachfolgende Generationen bewusst ist, entstand schon vor einigen Jahren die Idee, auch klimafreundlich unterwegs zu sein. Bereits 2008

waren zwei Elektro-Lkw im Einsatz. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass Meyer Logistik Anwendungspartner beim eHighway-Lkw-Oberleitungsprojekt ELISA zwischen dem Frankfurter Flughafen und Darmstadt ist. Auf der zehn Kilometer langen Teststrecke entlang der A5 werden alle verkehrs- und energietechnischen, ökologischen und ökonomischen Aspekte, die für einen möglichen Ausbau des Systems relevant sein können, gemeinsam mit Wissenschaftspartnern der TU Darmstadt und den teilnehmenden Logistikpartnern erforscht.

Von Anfang an dabei

Meyer Logistik ist von Anfang an dabei und setzt den Oberleitungs-Hybrid-Lkw (OH-Lkw) in realen Transportprozessen ein. So ist es auch nur eine logische Folge, dass Meyer Logistik in einem nächsten Schritt, voraussichtlich ab September, mit drei Wasserstoff-Lkw an den Start gehen wird. Mit der Anschaffung der Fahrzeuge wird Meyer Logistik erneut seinem Ruf als Vorreiter bei der Nutzung innovativer Antriebstechniken gerecht. Die Entscheidung fiel auf Hyundai. „Denn“, so betont Heinz Meyer, „kein anderer Hersteller ist so weit wie Hyundai.“ Weder deutsche noch europäische Anbieter wie MAN, Mercedes oder Volvo, sie alle haben zwar auch Lkw in der Testphase, aber bis diese zum Einsatz kommen, kann es noch ein paar Jahre dauern. Aus diesem Grund sind die Vertragsverhandlungen mit Hyundai in vollem Gang. „Hyundai ist derzeit führend und hat auch schon im Bereich

LEH in der Schweiz Fahrzeuge laufen“, erzählt Heinz Meyer. Er war vor Ort, um sich das Ganze live anzusehen. „Ich war in der Schweiz, in Zürich, habe mich auf so ein Fahrzeug gesetzt und es selbst getestet – läuft!“ Und da Meyer Logistik mit den Fahrzeugen nicht im europäischen Fernverkehr unterwegs sein möchte, sondern eher auf den Mittelstreckenverkehr ausgerichtet ist, sind die Wasserstoff-Lkw mit ihren Reichweiten perfekt. „600 bis 700 Kilometer sind problemlos machbar mit den Wasserstoff-Lkw, die derzeit mit Hyundai für Meyer Logistik in Planung sind“, sagt Heinz Meyer.

Zukunft mitgestalten

Markus Bappert ist sich sicher, dass das gerade erst ein Anfang ist: „Wir befinden uns in einer Phase der Übergangstechnologie, das wird immer ein Mix aus allem sein – der Verbrenner ist schließlich noch lange nicht tot. Es gibt nach wie vor Stärken und Schwächen der einzelnen Systeme. Je nach Einsatzgebiet gibt es auch unterschiedliche Anforderungen und wir wollen möglichst alle bedienen. Deswegen stellt sich für uns auch keinesfalls die Frage nach einer Entscheidung für eines der Systeme. Der Elektro-Lkw ist nach wie vor unschlagbar in der Stadt, und er ist geräuscharm – deutlich leiser als ein Verbrenner. Welches Antriebssystem beziehungsweise welches Antriebskonzept sich in der Zukunft durchsetzt, das wird sich zeigen. Für uns ist es nur wichtig, dass wir dabei sind und es begleiten.“ | kw



Zur Person

Meyer Logistik nimmt auf der „letzten Meile“ bereits seit 1949 die wichtige Aufgabe wahr, Menschen zu versorgen, indem man Waren zu den Lebensmittelmärkten bringt. Geht es darum, dies umweltfreundlich und klimaschonend zu tun, dann bleibt Meyer Logistik immer neugierig und technologieoffen, um von Anfang an Zukunft bestmöglich mitgestalten zu können. Dafür steht die Inhaber-Familie mit all ihren Mitarbeitern und Angestellten. Das wurde auch im Mai 2022 wieder bestätigt: Gemeinsam mit dem HAVI und Rhenus gewann Meyer Logistik den VR Award in der Kategorie Umweltschutz.

Systemlösungen

WASSERSTOFF IM EINSATZ

Der Brennstoffzellen-Antrieb wird im Straßengüterverkehr eine wichtige Rolle spielen. Die Frage ist nur, mit welcher Art Wasserstoff die Lkw betankt werden sollen.

Seit vielen Monaten rollen Brennstoffzellen-Lkw im Versuchsbetrieb über europäische Straßen. Weitere Modelle folgen bald, und in drei bis fünf Jahren werden die ersten Serienfahrzeuge vom Band rollen. Es gilt also, den Ausbau der benötigten Tankstelleninfrastruktur voranzutreiben. Doch damit diese Aufgabe in Angriff genommen werden kann, muss zuerst einmal definiert werden, welcher Tanktechnik der Vorzug zu geben ist. Diese wird davon bestimmt, ob die Brennstoffzellen-Lkw künftig mit verdichtetem Wasserstoffgas, mit tiefgekühltem verflüssigtem Wasserstoff oder mit tiefgekühltem und hochverdichtetem Wasserstoffgas, sogenanntem Cryogas, fahren sollen.

Drei mögliche Wege

Doch wie funktionieren die Systeme? Die einfachste Lösung ist, die Lkw mit gasförmigem Wasserstoff zu betanken. Dabei wird der Kraftstoff mit einem Druck von 350 Bar verdichtet und in entsprechend ausgelegte Spezialtanks verflüssigt. In einem Versuch mit rund 2.000 Brennstoffzellen-Fahrzeugen untersucht der südkoreanische Lkw-Hersteller Hyundai Trucks, wie praktikabel dieser Ansatz im harten Transportalltag ist. Die 4x2-Motorwagen vom Typ Hyundai H₂ XCient Fuel Cell Electric Truck rollen unter anderem als Solo-Verteiler oder als 36-Tonnen-Lastzug durch die Schweiz. Die Fahrzeuge sind mit je 95 Kilowatt Leistung ausgestattet, die eine Batterie speisen, die ihrerseits den rund 350 Kilowatt starken Elektromotor mit Energie versorgt.

Der Wasserstoff selbst wird in sieben Drucktanks, die sich an der Stirnseite des Kofferaufbaus befinden, an Bord gespeichert. Nach Angaben des Herstellers reicht das, um rund 35 Kilogramm gasförmigen Wasserstoff zu tanken. Knackpunkt dabei ist die Reichweite der Fahrzeuge: Zu Beginn der Großversuchs schätzten die Ingenieure, dass die Verteiler-Lkw etwa 400 Kilometer weit mit einer Tankfüllung kommen. Doch nach knapp zwölf Monaten Versuchsdauer steht fest, dass die Fahrzeuge die Erwartungen deutlich übertroffen haben. So hat zum Beispiel ein Lkw im Realeinsatz eine Strecke von bis zu 450 Kilometer zurückgelegt, das reicht für den Einsatz im Verteilerverkehr aus.

Alternative Flüssigwasserstoff

Beim deutschen Lkw-Hersteller Daimler Trucks hingegen ist man davon überzeugt, dass Brennstoffzellen-Lkw in erster Linie als Alternative im Fernverkehr geeignet sind. Doch dafür müssen sie mit einer Tankfüllung noch ein gutes Stück weiterkommen – die Marke liegt bei mindestens 1.000 Kilometern. Das Problem dabei ist, dass die im Fernverkehr hauptsächlich eingesetzten Sattelzugmaschinen nicht ausreichend Bauraum bieten, um mehr Tanks für das Wasserstoffgas unterzubringen. Daher haben sich die Konstrukteure entschieden, statt gasförmig-

gen Wasserstoffs die verflüssigte Variante einzusetzen. Der Vorteil liegt darin, dass flüssiger Wasserstoff im Gegensatz zu gasförmigem Wasserstoff eine deutlich höhere Energiedichte in Bezug auf das Volumen aufweist. Dadurch kommt ein mit Flüssigwasserstoff betankter Brennstoffzellen-Lkw mit wesentlich kleineren und aufgrund des geringeren Drucks auch erheblich dünnwandigeren und damit leichteren Tanks aus. Gleichzeitig kommt der Lkw aufgrund der höheren Energiedichte des verflüssigten Wasserstoffs auch deutlich weiter.

Knackpunkt Tankstelle

Einer der Hintergründe dabei ist, dass der Aufbau einer flächendeckenden Tankinfrastruktur Zeit braucht. Zwar plant zum Beispiel der Energiekonzern Shell, ein entsprechendes Netz aufzubauen, doch die ersten Wasserstofftankstellen werden erst 2024 innerhalb des geografischen Dreiecks Rotterdam, Hamburg, Köln in Betrieb gehen. Von einer flächendeckenden Struktur kann erst 2030 die Rede sein. Dann sollen immerhin 150 H₂-Tankstellen für schwere Lkw zur Verfügung stehen.

Universaltechnik am Start

Doch damit sind die Möglichkeiten noch nicht erschöpft. So will in den kommenden dreieinhalb Jahren ein Konsortium einen sogenannten Cryogas-Wasserstoffgastank mit Betankungssystem zur Marktreife bringen. Dazu gehören neben dem Wasserstoff-Mobility-Start-up Cryomotive unter anderem auch der Nutzfahrzeughersteller MAN Truck & Bus sowie der Lkw- und Bus-Umrüster Clean Logistics. Bei diesem System wird der gasförmige Wasserstoff tiefgekühlt und hochverdichtet, sodass die damit betriebenen Lkw eine ähnlich hohe Reichweite haben wie die Fahrzeuge, die mit verflüssigtem Wasserstoff fahren. Mit rund zehn Minuten ist auch die maximale Betankungsdauer in etwa gleich lang. Und: Die nach Angaben des Konsortiums nur einige Hundert Euro teure Verdichtertechnik ist so aufgebaut, dass die Fahrzeuge sowohl mit flüssigem als auch mit gasförmigem Wasserstoff betankt werden können. Der ursprüngliche Aggregatzustand des Kraftstoffs spielt keine Rolle, verflüssigter Wasserstoff wird einfach wieder zu Gas.

Sven Bennühr, DVZ

Zur Info:

35 Kilogramm Wasserstoffgas können die Brennstoffzellen-Lkw von Hyundai tanken.
(Quelle: Hyundai Trucks)

1.000 Kilometer weit sollen Sattelzugmaschinen mit Brennstoffzellenantrieb kommen.
(Quelle: Daimler Trucks)

Erfahrungsbericht

BATTERIE VERSUS BRENNSTOFFZELLE

Über die Systemvorteile verfügbarer alternativer Antriebstechnologien beim städtischen Busunternehmen In-der-City-Bus GmbH (ICB) berichtet Abel Brhan, Projektingenieur für alternative Antriebe.

Das Konzept der Verkehrswende setzt den konsequenten Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität voraus. Dazu zählt die Stärkung von ÖPNV-Angeboten – denn Bus und Bahn sind klimaverträgliche Alternativen zum Individualverkehr. Zudem ist der Technologiewechsel auf emissionsfreie Antriebe gefordert. Die gute Nachricht vorweg: Als E-Pionierin erlebt die ICB die technische Leistungssteigerung im Bereich der alternativen Antriebe von Anfang an mit. Der Markt entwickelt sich dynamisch, die bisherigen Erfahrungen – im ÖPNV spielen Einsatzzuverlässigkeit und Sicherheit eine tragende Rolle – sind sehr positiv. Und es steckt noch viel Potenzial in diesen alternativen Technologien.

Klimaneutraler Stadtverkehr

Die Stadt Frankfurt verfolgt das Ziel, bis 2030 den kompletten Frankfurter Busverkehr emissionsfrei zu erbringen. Das ist nur möglich, wenn die ICB ihre 215 Fahrzeuge starke Flotte vollständig elektrifiziert – selbstverständlich bei konstanten Verkehrsleistungen für die Fahrgäste. Das erscheint heute durchaus realistisch.

Die ICB ist gewappnet: Ende 2018 hat die ICB die erste Buslinie mit 5 Batteriebussen, 2021 zwei weitere Buslinien mit 11 Batteriebussen elektrifiziert. Parallel arbeitet die ICB an der

Integration einer zweiten alternativen Antriebstechnologie, der Brennstoffzellentechnik. Noch im laufenden Jahr sollen 13 Brennstoffzellenbusse in den Stadtverkehr eingesteuert werden. Das erforderliche Know-how im Team wurde aufgebaut.

Frankfurter Mischkonzept

Das Elektrifizierungskonzept der Frankfurter Busflotte sieht die Kombination aus Nachtladung im Depot und Brennstoffzellenbetrieb vor. Die Betriebskosten von Nachtladern sind niedriger. Allerdings fährt ein Batteriebus je nach Batteriekapazität nur rund 200 Kilometer, bevor er für 4 bis 6 Stunden an der Ladesäule hängt. Zwar nimmt die erzielbare Reichweite durch technische Neuerungen bei E-Bussen immer weiter zu, jedoch steigt bei gleichbleibender Ladeleistung auch die Ladezeit. Brennstoffzellenbusse – sie werden mit Wasserstoff betankt, der dann in der Brennstoffzelle in Strom gewandelt wird – sind zwar weniger energieeffizient, aber sie punkten durch höhere Reichweiten, schnelle Betankung und damit durch flexible Einsetzbarkeit. Gerade das ist im Tagesgeschäft eines Verkehrsunternehmens ein zentraler Vorteil. Freilich muss für beide Antriebskonzepte eine neue Infrastruktur aufgebaut werden. Das ist teuer. Und aufwendig. Für die Batteriebusse

sind Netzanschlüsse zu erweitern, neue Trafos zu installieren, umfassende Erschließungsarbeiten zu erbringen. Der Bau einer Wasserstofftankstelle ist ebenfalls ein Großprojekt.

Zukunftsvision E-Flottenmanagement

In vollem Umfang werden die Systemvorteile der E-Technologie erst durch ein digitales Flotten- bzw. Betriebshofmanagement gehoben. Zwar nutzt die ICB schon heute den Echtzeitzugriff u. a. auf Ladezustand, Verbrauchsdaten und Restreichweiten und plant den Buseinsatz situationsbezogen, um das Leistungsvolumen der Batteriebusse auszuschöpfen. In Zukunft aber wird diese digitale Monitoring-Lösung flächendeckend ausgebaut. Zudem sollen zukünftig durch die Implementierung eines intelligenten Last- und Lademanagementsystems in Verbindung mit einem Betriebshofmanagementsystem die Lasten intelligent und dynamisch gesteuert werden, indem Fahrzeuge zeitlich versetzt oder mit reduzierter Leistung bedarfsgerecht laden. Somit können teure Spitzenlasten und damit Kosten für den Netzanschluss deutlich gesenkt werden. Ein Monitoring auf der Infrastrukturseite, das Ladevorgänge und Kosten immer im Blick behält, bringt Übersicht und sorgt für Flexibilität in den Betriebsabläufen.

Katja Wegner



Zur Person

Abel Brhan arbeitet seit 2017 als Projektingenieur für alternative Antriebe bei der In-der-City-Bus GmbH (ICB) in Frankfurt am Main. Er hat an der TU Darmstadt Maschinenbau mit dem Schwerpunkt Energietechnik studiert und 2020 berufsbegleitend den Fachingenieur Elektromobilität – Electromobility Engineering Specialist, VDI, absolviert.



Klimaneutraler Busverkehr

ICB BESTELT WASSERSTOFF-INFRASTRUKTUR

Die Stadt Frankfurt setzt mit der städtischen Busflotte darauf, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen deutlich zu senken und die Elektrifizierung des Fuhrparks weiter voranzutreiben.

Einen großen Schritt in die richtige Richtung hat das Frankfurter Busunternehmen ICB gemacht: Es hat in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren dem Wasserstoff-Infrastrukturanbieter Everfuel GmbH den Zuschlag für die Planung, Errichtung und Inbetriebnahme einer Wasserstofftankstelle inklusive Wartung und Instandhaltung erteilt. Everfuel wird auch mit der Lieferung von lokal produziertem Wasserstoff beauftragt, der bei industriellen Fertigungsprozessen in der Region ohnehin als Nebenprodukt anfällt. Der sonst nicht benötigte Wasserstoff wird zusätzlich mit Zertifikaten CO₂ kompensiert und ist somit ein klimafreundlicher Treibstoff.

Die geplante Wasserstofftankstelle verfügt über eine Kapazität zur täglichen Betankung von mindestens 22 Brennstoffzellenbussen. Sie ist vollständig redundant ausgelegt und modular aufgebaut. So kann die Anlage für die Betankung einer größeren Anzahl von Wasserstoffbussen leicht erweitert werden. Die komplette Anlage ist so konzipiert, dass sie in einigen Jahren an einen neuen Standort mit umziehen wird.

Vorteile im Blick

Doch welche Bedeutung hat die Integration des Wasserstoffantriebs in den Frankfurter Stadtbetrieb? „Der Bau der Wasserstofftankstelle ermöglicht es unserer städtischen Busgesellschaft ICB, die Elektrifizierung ihres Fuhrparks voranzubringen. Denn die Brennstoffzellentechnologie punktet vor allem mit zwei Vorteilen: große Reichweite und schnelle

Befüllung. So wird auch auf längeren Linien klimaneutrale Mobilität möglich“, erläutert Stefan Majer, Frankfurter Mobilitätsdezernent. Verkehrspolitisches Ziel der Stadt Frankfurt ist es, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen und gleichzeitig Schadstoff- und Treibhausgasemissionen deutlich zu senken – auf dieses Ziel zahlt jede Linienelektrifizierung ein.

Zweite Phase läuft an

Die ICB startet mit dem Wasserstoff-Projekt die zweite Phase ihres Elektrifizierungskonzepts: Seit 2018 werden Batteriebusse eingesetzt. Mit den Brennstoffzellenbussen integriert das Unternehmen jetzt die zweite alternative Antriebstechnologie in den Fuhrpark. Die ersten 13 Brennstoffzellenbusse wurden 2021 bestellt. Sie sollen zukünftig auf der Linie 36 eingesetzt werden, die über 22 Kilometer hinweg fast ausschließlich durch dicht bebaute Innenstadt- und innenstadtnahe Stadtteile Frankfurts führt.

„Mit dem Bau unserer Wasserstofftankstelle und dem Einsatz der Brennstoffzellenbusse machen wir den Technologiewechsel von Diesel auf eine lokal emissionsfreie, geräuscharme und mit Wasserstoff oder Strom betriebene Flotte möglich. So arbeiten wir weiter daran, im Einklang mit den gesetzten Klimazielen der Stadt Frankfurt am Main die Transformation zum emissionsfreien Busunternehmen bis 2030 zu vollziehen. Darauf sind wir sehr stolz“, sagt ICB-Geschäftsführerin Stephanie Schramm.

Katja Wegner

In-der-City-Bus GmbH (ICB)

Die In-der-City-Bus GmbH, kurz ICB, wurde 1992 als Tochtergesellschaft des Verkehrsunternehmens Sippel aus Hofheim am Taunus gegründet. In zwei Schritten wurden die Gesellschafteranteile 1999 und 2006 von der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft mbH (VGF) übernommen. Das städtische Verkehrsunternehmen In-der-City-Bus GmbH (ICB) betreibt drei Busbündel in Frankfurt am Main und deckt damit mehr als 50 Prozent der Frankfurter Busverbindungen ab. Das Unternehmen bedient mit einem 215 Fahrzeuge starken Fuhrpark 30 Linien – 24/7, an 365 Tagen im Jahr. Die ICB strebt an, bis 2030 den kompletten Fuhrpark zu elektrifizieren, so wie es den Klimaschutzzielen der Stadt Frankfurt am Main entspricht. Bereits heute steht das Unternehmen mit Elektrobusen und modernen, schadstoffarmen Dieselbussen für umweltfreundliche Verbindungen und komfortable städtische Mobilität.

Mehr Infos unter folgendem QR-Code oder unter www.icb-ffm.de



Wasserstoffwirtschaft

GEMEINSAM FÜR DEN STANDORT HESSEN

Die Kraft des Wasserstoffs aktiv für den Klimaschutz nutzen: Führende hessische Unternehmen wollen aktiv den Aufbau der regionalen Wasserstoffwirtschaft unterstützen.

In den vergangenen Monaten haben sich sieben führende hessische Unternehmen zusammengefunden und der Landesregierung aktive Unterstützung beim Aufbau der regionalen Wasserstoffwirtschaft angeboten. Mit der Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH und dem TÜV Hessen sind nun zwei namhafte Firmen hinzugekommen.

Positiv stimmt die Partner die Rückmeldung des zuständigen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Es hat eine Beteiligung am Konsultationsprozess in Aussicht gestellt. Die Initiative ist bereit dazu. Aufgrund der kürzlich verabschiedeten Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes, die eine Verschärfung der nationalen Klimaziele wie der Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 vorsieht, drängt die Zeit. Und Wasserstoff kommt auf dem Weg zu dem Ziel eine entscheidende Rolle zu.

Nach Überzeugung der Initiative sind in Hessen alle Voraussetzungen gegeben, um das Bundesland zum Zukunftsstandort für Wasserstoff zu machen. Die Mitglieder plädieren für einen pragmatischen, sektorenübergreifenden und technologieoffenen Ansatz. So kann es gelingen, neue Impulse für die hessische Wirtschaft zu setzen und die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, zu denen sie sich bekennen.

Dass die Unternehmen von der Kraft des Wasserstoffs für den Klimaschutz überzeugt sind, beweisen sie bereits. Durch den Taunus rollen künftig in Frankfurt-Höchst betankte Brennstoffzellenzüge. Dreieinhalb-tonner-Lieferwagen mit Brennstoffzelle sollen 2022 auf den hessischen Straßen unterwegs sein. Und ein Konzept untersucht, wie aus klimaneutral erzeugtem Strom grüner Wasserstoff für Mobilitätsanwendungen gewonnen werden kann.

Rainer Lomen

„Wir müssen eine eigene Tankstellen-Logistik aufbauen“

Zur Person:

Eugen Jung

Eugen Jungs Unternehmen, die heutige Jung Spedition GmbH, ist bereits seit über 110 Jahren am Markt. 1911 vom Urgroßvater gegründet, wechselte die Firma 1950 von Sachsen nach Hessen und ist seitdem am Standort Kassel zu Hause. „Wir beschäftigen uns ausschließlich mit nationalem Fernverkehr“, erklärt der 75-jährige Diplom-Betriebswirt, der seit 1973 für sein Unternehmen aktiv ist. Darüber hinaus engagiert er sich unter anderem als Aufsichtsratsvorsitzender der SVG Hessen eG.



GÜTER UMWELTSCHONEND TRANSPORTIEREN

Eugen Jung, Geschäftsführer der Jung Spedition GmbH in Kassel und Aufsichtsratsvorsitzender der SVG Hessen eG, im Interview.

Herr Jung, Sie selbst haben sich vor drei Jahren einen Pkw angeschafft, der mit Wasserstoff angetrieben wird. Was waren damals Ihre Beweggründe?

Ein Wasserstoff-Fahrzeug habe ich angeschafft, nachdem wir in Kassel eine der ersten öffentlichen Wasserstofftankstellen am Lohfeldener Rüssel eröffnet hatten. Die neue Antriebstechnologie wollte ich ausprobieren. Es gilt: Ein Kilogramm H₂ entspricht vier Litern Diesel. Damit sind die üblichen Fahrwege gut machbar.

Wie lange sind Sie den Wagen gefahren und welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

Ich hatte einen Daimler GLE. Das Fahrzeug bin ich nur drei Monate gefahren, weil es immer wieder Gangprobleme anzeigte – und nicht fuhr. Das Kuriose: Als Fahrzeug mit Elektroantrieb hat es jedoch gar keine Gangschaltung mehr ...

Das heißt: Hier wurde ein normaler Pkw GLE einfach auf Wasserstoff-Antrieb umgebaut. Damit waren viele Fehler vorprogrammiert. Da es sich um ein Leasing-Fahrzeug handelte, habe ich es kurzerhand zurückgegeben.

Welche Schlüsse ziehen Sie aus diesen Erfahrungen – im Hinblick auf die Lkw-Flotte Ihres Unternehmens?

Für mein Empfinden ist Wasserstoff ein sehr gutes Antriebsmittel. Er lässt keine Wünsche offen im Hinblick auf Reichweite, Tankvorgang, Durchzugskraft und Höchstgeschwindigkeit. Der große Unterschied liegt darin, dass Pkw mit 350 bar und Lkw mit 700 bar betrieben werden. Das ist aber nur in Bezug auf das Tanken wichtig. Wir müssen für Lkw eine eigene Tankstellen-Logistik aufbauen, da passt nichts zueinander!

Was muss sich ändern, damit Sie es in Betracht ziehen, den eigenen Fuhrpark mit Wasserstoff-betriebenen Fahrzeugen auszustatten?

Wenn der Antrieb Wasserstoff mit CO₂ versetzt wird, entsteht Methangas. Das ist in normalen Lkw-Vielstoffmotoren verwendbar. Ein entscheidender Punkt bleibt in der Tat die Kostenfrage, denn wir müs-

sen konkurrenzfähig handeln. Unsere Kunden wollen zwar ihre Güter umweltschonend transportiert sehen, aber ich kann mir kaum vorstellen, dass dafür ein Preisaufschlag akzeptiert wird. Der normale Wasserstoff kostet derzeit 9,50 Euro pro Kilogramm an der Tankstelle. Bei einem Vierliter-Dieseläquivalent ist das zu teuer. Bei der chemischen Industrie, etwa den Farbwerken Hoechst, kostet das Kilogramm H₂ nur 1,20 Euro pro Kilogramm. Das macht Sinn. H₂ ist dort nämlich ein Abfallprodukt bei vielen Prozessen – aber eben nicht grün.

Und wie gehen Ihre Kollegen aus der Branche mit diesem Thema um?

Unsere Branche steht immer wieder am Pranger. Es heißt, wir seien zu laut, zu groß, zu schwer, zu umweltschädlich und so weiter und so fort. Insofern sind alle daran interessiert, besser zu werden. Vieles wurde in den letzten Jahrzehnten erreicht, aber nicht von der breiten Öffentlichkeit wahrgenommen – oder auch bewusst verdrängt. Frei nach dem Motto: Die Konkurrenz zur Bahn darf nicht umweltverträglicher sein!

Was ist von Kundenseite dazu zu hören?

Ich bin mir ziemlich sicher, sobald ein neuer, umweltverträglicher Antrieb gefunden ist, wird er sich sofort durchsetzen. Wenn es Kostenvorteile gibt, wird das sogar sehr schnell gehen. Schließlich stand der Diesel in den letzten Jahren stark in der Kritik.

Ein Blick in die Zukunft – was denken Sie, wohin es in der Transport- und Logistikbranche gehen wird?

Ich erwarte, dass der Transport auf der Straße künftig in einzelne logistische Bereiche zerfallen wird. Die Innenstadtverkehre werden voll elektrisch bedient werden; DHL-Pakete per eScooter machen bereits den Anfang. Der Regionalverkehr, bis 150 Kilometer um den Standort herum, wird batteriebetrieben, beispielsweise mit dem eActros, oder mit Hybridantrieb gefahren. Der Fernverkehr und internationale Verkehre werden mit Wasserstoffantrieb unterwegs sein – so meine Prognose für die nächsten zehn Jahre.

Rainer Lomen

Förderung

DER STAAT BEZAHLT MIT

Der Wettbewerbsdruck im Straßengüterverkehr ist hoch, Investitionen in die Transportflotte wollen wohlüberlegt sein. Damit Transportunternehmen in umweltfreundliche Fahrzeuge investieren, hat die Bundesregierung ein Förderprogramm aufgelegt: Mit einer Milliardensumme macht sie emissionsfreie Nutzfahrzeuge ökonomisch konkurrenzfähig.

Es ist beschlossene Sache: Bis zum Jahr 2030 soll rund jedes dritte Güterfahrzeug auf deutschen Straßen mit einem klimaschonenden Antrieb unterwegs sein. Das Potenzial, Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist im Transportwesen enorm hoch. Besonders viel einsparen – da sie besonders viel Diesel verbrauchen – lässt sich bei den schweren Nutzfahrzeugen: Fahrzeugen der Klasse N2 mit 3,5 bis 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und N3 mit mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht. Eine Neuanschaffung oder das Umrüsten bestehender Fahrzeuge ist kostenintensiv; diese Kosten an Kundinnen und Kunden weiterzugeben, ist wegen geringer Spielräume bei einer wettbewerbsfähigen Preissetzung nahezu unmöglich. Hier kommt das Förderprogramm des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ins Spiel.

Der Schlüssel zur Förderung: Richtlinie KsNI

Damit Speditionen und Betreiber von Nutzfahrzeugen die Kosten für das Erbringen ihrer Leistung auch mit einem klimafreundlichen Fahrzeug möglichst gering halten können, erhalten sie einen Zuschuss aus dem Bundeshaushalt. Dieser firmiert unter dem sperrigen Namen „Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“, kurz: KsNI. Insgesamt stehen von 2021 bis 2024 1,6 Milliarden Euro an Fördergeldern für die An-

schaffung von Nutzfahrzeugen zur Verfügung. Darüber hinaus können sich Unternehmen auch die Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur bezuschussen lassen, und zwar sowohl die Ladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge und für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge als auch Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw.

Geld für Neuanschaffung oder Umrüstung

Ein klimafreundliches Fahrzeug ist in der Anschaffung deutlich teurer als ein Fahrzeug mit herkömmlichem Antrieb. Das Förderprogramm schwächt diesen Investitionsmehraufwand spürbar ab: Über alle Fahrzeugklassen hinweg erhalten Spediteure und Flottenbetreiber einen Zuschuss in Höhe von 80 Prozent der Mehrausgaben, wenn sie sich beim Kauf eines Neufahrzeugs für die Batterieelektrovariante oder ein wasserstoffgetriebenes Fahrzeug entscheiden. Ebenfalls 80 Prozent der Mehrausgaben übernimmt das BMDV, wenn Unternehmen bestehende Dieselfahrzeuge auf Elektro- oder

Wasserstoffantrieb umrüsten, allerdings nur in den Klassen N2 und N3.

Förderaufruf abwarten

Wer Teile seines Fuhrparks klimafreundlich machen und von der staatlichen Förderung profitieren will, muss einen entsprechenden Antrag beim Bundesamt für Güterverkehr stellen. Der Antrag erfolgt ausschließlich elektronisch, das BAG hat dafür ein eService-Portal eingerichtet (siehe Kasten). Wichtig: Ihren Förderantrag müssen Spediteure stellen, bevor sie ein klimafreundliches Fahrzeug kaufen beziehungsweise bevor sie es umrüsten lassen. Es darf also noch kein Kauf- oder Leistungsvertrag vorliegen.

Bis zu viermal im Jahr startet das BAG einen Förderaufruf. Sobald der erste Aufruf für dieses Jahr ansteht, wird ihn das Amt mit einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Wochen auf seiner Homepage veröffentlichen. Also gilt: Regelmäßiges Nachsehen lohnt sich.

Sabine Fauth

Weiterführende Informationen und Details

Bundesamt für Güterverkehr: www.bag.bund.de

eService-Portal für Antragstellung: www.antrag-gbbmvi.bund.de

Hintergründe und Merkblätter: www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de



Projekt ELISA

TESTSTRECKE VERLÄNGERT

Der sogenannte eHighway auf der A5 wird aktuell verlängert, Ende dieses Jahres werden dann insgesamt 17 Kilometer als Pilotstrecke mit Oberleitungen für elektrifizierte schwere Lkw betrieben. Damit setzt sich Hessen an die Spitze Deutschlands.

Der hessische Feldversuch zwischen den Anschlussstellen Langen/Mörfelden und Weiterstadt ist einer von drei in Deutschland: In Schleswig-Holstein docken Oberleitungs-Hybrid-Lkw (OH-Lkw) auf zehn Kilometern, in Baden-Württemberg auf knapp vier Kilometern an eine Oberleitungsanlage an. Mit der Erweiterung der hessischen Teststrecke von bisher zehn Kilometern – fünf in jede Richtung – um sieben Kilometer Richtung Darmstadt erhoffen sich Verkehrsforscherinnen neue Erkenntnisse darüber, inwieweit die Technologie sich für einen großflächigen Markthochlauf eignet. „Es kommen elektrifizierte Abschnitte mit neuen Streckencharakteristika hinzu, zum Beispiel eine Anschlussstelle und ein Streckenabschnitt mit seitlicher Lärmschutzwand“, be-

richtet ein Sprecher der Autobahn GmbH des Bundes, die den eHighway betreibt.

Zur Erinnerung: Hessens eHighway ist Dreh- und Angelpunkt des Projekts ELISA (Elektrifizierter, Innovativer Schwerverkehr auf Autobahnen). Der eHighway war die erste Teststrecke dieser Art in Deutschland und steht für eine neue Dimension der Elektromobilität. ELISA soll zeigen, wie der Verkehrssektor zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele beitragen kann – indem unter anderem elektrifizierte Schwerlast-Lkw entlang einer hochmodernen Infrastruktur klimafreundlich, weil emissionsarm unterwegs sind.

„Der eHighway wird von den fünf im Feldversuch planmäßig eingesetzten Fahrzeugen wie vorgesehen mehrmals täglich im regulären Produktionsbetrieb der Logistikpartner befahren“, erzählt der Sprecher der Autobahn GmbH. „Die Versuchsanlage ist durchgängig in Betrieb, an einem durchschnittlichen Tag finden etwa 30 Fahrten an der Oberleitung statt. Eine genaue Frequenz ist jedoch nicht festgelegt, da die Logistikpartner eigenstän-

dig über den Einsatz der Fahrzeuge entscheiden. Dies ist Teil des Evaluationskonzepts.“

Um in dem Feldversuch eine große Bandbreite wichtiger logistischer Marktsegmente abzudecken, sind fünf Transportpartner in ELISA eingebunden: Spedition Hans Adam Schanz GmbH & Co. KG, Ludwig Meyer GmbH & Co. KG, Contargo GmbH & Co. KG, Knauf Gips KG und Merck KGaA. Sie binden jeweils einen OH-Lkw in ihre täglichen Touren ein und untersuchen so das System auf seine Alltagstauglichkeit.

„Mit der Verlängerung der Teststrecke entstehen unterschiedlich lange Streckenabschnitte. Das ermöglicht genauere Erkenntnisse hinsichtlich des Ladeverhaltens der OH-Lkw bei unterschiedlichen Ladezeiten – dies ist bedeutsam für die Batteriepufferung für Fahrten außerhalb der Autobahn – und damit auch hinsichtlich der Skalierbarkeit der Technologie“, erläutert der Autobahn-GmbH-Sprecher. „Zudem sollen dann neben Dieselhybridfahrzeugen erstmals auch rein batteriebetriebene Fahrzeuge zum Einsatz an der Oberleitung kommen.“ Sabine Fauth

ZUGANGSNACHWEIS BEI EINWURF- EINSCHREIBEN

LAG Schleswig-Holstein, Urteil vom 18. Januar 2022

Wird ein Kündigungseinschreiben per Einwurf-Einschreiben übersendet und legt der Absender den Einlieferungsbeleg und die Reproduktion des Auslieferungsbelegs mit der Unterschrift des Zustellers vor, spricht der Beweis des ersten Anscheins für den Zugang des Schreibens beim Empfänger.

Die beklagte Arbeitgeberin kündigte dem Kläger mit Schreiben vom 26.10.2020 fristgemäß zum 30.11.2020. Das Kündigungsschreiben gab die Beklagte am 28.10.2020 als Einwurf-Einschreiben zur Post. Der Kläger, der in einer Hochhausanlage mit zehn Stockwerken und einer Briefkastenanlage mit ca. 80 Fächern wohnte, behauptete, die Kündigung

nicht erhalten zu haben. Er erhob u. a. mit dem Antrag, festzustellen, dass das Arbeitsverhältnis ungekündigt fortbestehe, Klage vor dem Arbeitsgericht Elmshorn. Im dortigen Verfahren legte die Beklagte zum Nachweis des Zugangs des Kündigungsschreibens einen Einlieferungsbeleg sowie eine Reproduktion des vom Zusteller unterschriebenen Auslieferungsbelegs vor. Danach erfolgte die Zustellung am 29.10.2020. Das Arbeitsgericht gab dem Feststellungsantrag statt und begründete dies damit, dass die Beklagte den Zugang des Schreibens nicht habe beweisen können. Insbesondere streite auch bei Vorlage eines Auslieferungsbelegs kein Anscheinsbeweis für den Zugang der Sendung.

Entscheidungsgründe des LAG Schleswig-Holstein

Das LAG Schleswig-Holstein hat auf die Berufung der Beklagten das erstinstanzliche Urteil teilweise abgeändert und den Feststellungsantrag abgewiesen. Zur Begründung führte die Kammer aus, dass das Arbeitsverhältnis durch die am 29.10.2020 zugewandene Kündigung am 30.11.2020 geendet habe. Für den Zugang spreche bei Vorlage von Einlieferungsbeleg und Reproduktion eines Auslieferungsbelegs der Beweis des ersten Anscheins. Die von der Deutschen Post AG getroffenen organisatorischen Anweisungen bei der Zustellung von Einwurf-Einschreiben böten eine hinreichend sichere Grundlage für die Annahme, dass es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zum Einwurf der Sendung in den richtigen Briefkasten bzw. zum Einlegen in das richtige Postfach komme. Insbesondere müsse der Zusteller jedes Einwurf-Einschreiben durch Ablösen des Abziehetiketts sowie der Unterschrift auf dem Auslieferungsbeleg individuell behandeln.

Insoweit bestehe ein Erfahrungssatz, dass eine Zustellung ordnungsgemäß erfolgt, wenn eine berufsmäßig mit der Zustellung beauftragte Person – wie der Zusteller der Deutsche Post AG – mit der zuzustellenden Sendung vor dem Briefkasten steht, in den die Sendung einzuwerfen ist, das Abziehetikett von der zuzustellenden Sendung ablöst und anschließend mit ihrer Unterschrift auf dem Auslieferungsbeleg, auf dem das Abziehetikett aufgeklebt ist, den Einwurf bestätigt. Aus der Vorlage des Einlieferungsbelegs mit Sendungsnummer sowie der Reproduktion des Auslieferungsbelegs mit derselben Sendungsnummer und der Unterschrift des Zustellers ergebe sich das Vorliegen der Voraussetzungen für das Eingreifen des genannten Erfahrungssatzes im vorliegenden Fall. Die Revision zum BAG ist zugelassen worden.



Sebastian Gaubatz,
Syndikusrechtsanwalt beim
Fachverband Güterkraftverkehr
und Logistik Hessen e. V.,
spezialisiert auf Arbeits- und
Sozialrecht

Kontaktdaten

Nähere Auskünfte zu diesem Thema und weiteren Fragen des Arbeits- und Sozialrechts erhalten Mitglieder des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V. kostenfrei durch die Vereinigung des Verkehrsgewerbes Hessen e. V., Geschäftsstelle FVGKV, unter folgenden Kontaktdaten:

Tel.: 069 38 980 504, **Fax:** 069 38 980 507,
E-Mail: arbeitsrecht@gueterkraft.de



Fazit:

Die Entscheidung befasst sich mit der in der Arbeitsgerichtsbarkeit seit Langem umstrittenen Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen bei Versendung eines Schreibens als Einwurf-Einschreiben ein Beweis des ersten Anscheins für den Zugang der Sendung streitet. Das LAG begründet dabei ausführlich und überzeugend, dass aufgrund der individuellen Behandlung jeder einzelnen als Einwurf-Einschreiben versandten Sendung nur der tatsächliche Zugang typische Folge des Verfahrens bei der Zustellung entsprechender Sendungen sein kann und die Annahme eines Anscheinsbeweises damit gerechtfertigt ist.

Nachdem sich in jüngster Zeit bereits mehrere Obergerichte der Arbeitsgerichtsbarkeit für die Annahme eines Anscheinsbeweises bei der Verwendung des Einwurf-Einschreibens und Vorlage bestimmter Belege ausgesprochen haben, bleibt insbesondere im Hinblick auf die für die Praxis damit einhergehende Rechtssicherheit bei der Versendung entsprechender Schreiben zu hoffen, dass es im Rahmen der vom LAG zugelassenen Revision nunmehr zu einer höchstrichterlichen Klärung der Frage durch das BAG kommt. Für die Zivilgerichtsbarkeit hat der BGH die Frage bereits vor einigen Jahren im Sinne der vorliegenden Entscheidung beantwortet.

Sollte das BAG der Entscheidung zustimmen, heißt das für die Praxis, dass Arbeitgeber einseitige Willenserklärungen, wie Kündi-

gungsschreiben oder Abmahnungen, mittels Einwurf-Einschreiben versenden können, ohne befürchten zu müssen, später vor Gericht beweisfällig zu bleiben. Denn grundsätzlich muss derjenige den Umstand darlegen und beweisen, der aus ihm eine Rechtsfolge ziehen möchte.

Will der Arbeitgeber jedoch auf Nummer sicher gehen, bleibt lediglich der Zugang unter Zeugen oder eine Überstellung des Schreibens per Bote, wobei dieser Ort und Zeit des Einwurfes auf einer Kopie des Schreibens quittieren und mit seiner Unterschrift bestätigen sollte.

Von einem Versand per Übergabeeinschreiben mit Rückschein ist grundsätzlich abzuraten. Da der Empfänger den Zugang quittieren muss, erfolgt die Übergabe erst dann, wenn dieser die benannte Handlung auch tatsächlich vorgenommen hat. Trifft der Briefträger den Empfänger aber nicht an, nimmt er das Schreiben wieder mit und hinterlässt lediglich eine Abholbenachrichtigung. Der Zugang erfolgt dann i. d. R. erst, wenn das Schreiben auch tatsächlich abgeholt wird. Sind bestimmte Fristen, wie etwa das Ende der Wartezeit für den Kündigungsschutz, einzuhalten, kann es dann schon zu spät sein.



Flottenversicherung

INDIVIDUELLER SCHUTZ FÜR IHREN FUHRPARK

Den Familien-Pkw oder das Freizeit-Motorrad versichern? Nichts leichter als das. Die Palette an Angeboten ist riesig, und der Kunde hat eher die Qual der Wahl. Aber wie sieht es aus, wenn ein kompletter Fuhrpark, eine ganze Kfz-Flotte versichert, werden soll? Der HVS hat bei den beiden Spezialisten der SVG Versicherungsvermittlung und Service Südwest GmbH, Julian Kranz und Frank Hackenbruch, nachgefragt.

Gleich zu Beginn eine provokante Frage: Ist das Thema „Flottenversicherung“ wirklich so kompliziert? Kfz-Versicherungen sind doch im Wesentlichen alle gleich, oder?

Julian Kranz: Tatsächlich könnte man das meinen, denn bei der Absicherung von Flotten kommen Versicherungselemente wie die Kfz-Haftpflicht sowie die Teil- oder Vollkasko zum Einsatz, die man eben auch aus der normalen Kfz-Versicherung für den privaten Pkw kennt. Wenn es aber um das – vor allem richtige, weil bedarfsgerechte – Ab-

sicherungskonzept von ganzen Fahrzeugflotten geht, sind eben noch eine ganze Reihe weiterer Faktoren zu beachten.

Frank Hackenbruch: Genau. Die Sicherstellung des passenden Versicherungsschutzes für einen größeren Fuhrpark ist quasi immer eine individuelle Lösung. Ein einfacher „Griff ins Regal“ hilft da zumeist nicht weiter.

Können Sie das konkretisieren?

Frank Hackenbruch: Nun, es gibt schließlich nicht die EINE Flotte, auf die dann irgendeine Pauschallösung passen würde. Ich beschäftige mich seit über 15 Jahren im Schwerpunkt mit der Absicherung gewerblicher Fuhrparks und ich kann sagen, dass Flotten in ihrer Struktur, Größe, ihrem Einsatzgebiet und ihrem Einsatzzweck selten identisch sind. Aus diesem Grund sind sie auch in ihrem jeweiligen Absicherungsbedarf nicht oder allerhöchstens in Teilen vergleichbar.

Julian Kranz: Hinzu kommt, dass natürlich auch die Unternehmen selbst ihren Fokus beim Absicherungskonzept ganz individuell gestalten: Die einen tragen bewusst selbst mehr Risiko, während andere eine höhere Deckung bis hin zu einem Rundum-Versicherungspaket wünschen.

Frank Hackenbruch: All diese Aspekte müssen wir bei einer individuellen Beratung berücksichtigen. Nur so können wir unserem eigenen hohen Anspruch als spezialisierte Fachorganisation gerecht werden. Das geht natürlich nur, wenn man jeden Kunden, jedes Unternehmen individuell betrachtet und risikogerecht analysiert.

Stichwort Kosten: Spielt nicht die Frage des Preises bzw. die Frage nach den Beiträgen bei allen Unternehmen eine wesentliche Rolle – besonders bei denjenigen mit einem großen Fuhrpark?

Julian Kranz: Natürlich ist für alle Unternehmer, die ja auch in einem ständigen Wettbewerb stehen, wichtig, dass sie die Kosten in ALLEN

Bereichen im Blick behalten. Dazu zählt auch die Frage nach der Höhe der Versicherungsprämien. Das Thema jedoch nur aus dem Blickwinkel billiger Beiträge zu betrachten, erscheint doch etwas zu kurz gedacht. Leider ist nämlich allzu häufig „billig“ nicht auch gleichzeitig „preiswert“.

Das heißt?

Julian Kranz: Wie bereits erwähnt, haben Flotten auch jeweils einen ganz individuellen Versicherungsbedarf. Dieser ist aber nicht immer auch zum niedrigsten Preis abzudecken. Wer hier am falschen Ende spart, zahlt möglicherweise irgendwann drauf.

Frank Hackenbruch: Ein Beispiel aus der Praxis: Vor Kurzem haben wir bei einer Firma, deren Fuhrpark fast ausschließlich aus Tank- und Silofahrzeugen besteht, eine Risikoanalyse durchgeführt. Es stellte sich heraus, dass zwar sowohl das Haftpflicht- als auch das Kaskorisiko abgedeckt waren, aber weder die Brems-, Betriebs- und Bruchschäden noch die Güterfolgeschäden nach einer eventuellen Durchmischung auf dem Fahrzeug waren im bestehenden Versicherungsschutz berücksichtigt. Die somit entstandenen Deckungslücken trug der Unternehmer auf eigenes Risiko – und wusste es noch nicht einmal.

Julian Kranz: Hätten wir an dieser Stelle einen 1:1-Vergleich bei unserem Versicherer angefordert, hätte der Unternehmer zwar die Prämien für Haftpflicht und Kasko vergleichen können. Aber wäre ihm dann im Sinne seines Versicherungsbedarfs geholfen? Ich denke nicht.

Frank Hackenbruch: Natürlich entscheidet am Ende des Tages immer der Unternehmer oder der Fuhrparkverantwortliche, welche Risiken er über eine Versicherung abgedeckt wissen will. Die Aufgabe einer guten Beratung ist die bedarfsgerechte Analyse und anschließend das Aufzeigen geeigneter Konzepte. Nur so kann überhaupt eine fundierte Entscheidung getroffen werden.

Stichwort „Versicherer“. Gibt es denn überhaupt die EINE, beste Versicherungsgesellschaft für den Flottenbereich?

Julian Kranz: Nein, das kann man so pauschal bestimmt nicht sagen. Allerdings beobachten wir seit Jahren, dass sich immer mehr Anbieter aus dem Markt der Flottenversicherungen zurückziehen. Dies kann man als weiteres Indiz werten, dass die Absicherung eines kompletten Fuhrparks eben kein Massengeschäft ist, das man quasi mit der Gießkanne streuen kann.

Frank Hackenbruch: Wir bei der SVG arbeiten vornehmlich mit der KRAVAG zusammen – und dies nicht nur, weil dieser Versicherer bereits 1950 von den Straßenverkehrsgenossenschaften gegründet wurde.



den Versicherungsschutz zu integrieren – und zwar ohne Mehrbeitrag für den Kunden.

Das klingt so, als ginge die passende Versicherung einer Flotte deutlich über die reine Preistrage hinaus. Reichen die bereits genannten Bausteine denn aus?

Julian Kranz: Nein, aus unserer Sicht sind die Bausteine des Versicherers – so wichtig sie auch sind – nur ein Teil der Lösung. Vielmehr ist es darüber hinaus von großer Bedeutung, dass das Thema „Flottenversicherung“ durch weitere Dienstleistungen ergänzt wird.

Frank Hackenbruch: Durch eine Kombination mit den Leistungen der SVG wird das gesamte Konzept erst „rund“. Und da schließt sich auch der Kreis zu dem Thema der Beitragsfrage.

Die Höhe der Beiträge richtet sich doch nach der Schadenquote eines Unternehmens, richtig?

Frank Hackenbruch: Korrekt, die individuelle Kalkulation einer Flottenversicherungsprämie fußt auf den Schadendaten des Fuhrparks. Schlechte Schadenquoten bedingen hohe Prämien; bei einer guten Renta sind dagegen niedrige Beiträge zu erreichen. Der Hebel für günstige Versicherungsprämien liegt also in der Beeinflussung der Schadenhäufigkeit und -höhe. Hier setzt die SVG zum Beispiel mit ihrem eigens konzipierten Schadenpräventionstraining – bestehend aus einem Theorie- UND einem Praxisteil – an. Als zertifiziertes Unternehmen können wir übrigens einen solchen Lehrgang auch noch gegebenenfalls durch das BAG bezuschussen lassen.

Julian Kranz: Nach einem solchen Training für die Fahrer kann man regelmäßig eine Verbesserung der Schadensituation der Flotte beobachten. Das kann in der Folge für eine Anpassung der Versicherungsprämien genutzt werden. Übrigens gilt dies auch schon bei der Ausbildung des Fahrpersonals. Gut ausgebildete Fahrer fahren nicht nur materialschonender und ökonomischer, sondern verursachen auch weniger Unfälle. Auch hier setzt die SVG mit ihrer eigenen, auf die Branche spezialisierten Fahrschule an.

Als Fazit kann man somit festhalten, dass die Herausforderung einer passenden Flottenabsicherung ein komplexes Thema ist, das durchaus in die Hände von Spezialisten gelegt werden sollte.

Vielmehr schätzen wir sehr die jahrzehntelange Erfahrung der Kollegen bei der professionellen Bewertung und Absicherung von Flotten, was unseren Unternehmern klare Vorteile sowohl beim Versicherungsschutz als auch beim Preis-Leistungs-Verhältnis bringt. Außerdem ergänzt die KRAVAG unser Konzept des individuellen und bedarfsgerechten Schutzes durch eigene Zusatzleistungen – sowohl innerhalb der Versicherungen als auch außerhalb.

Können Sie Beispiele nennen?

Frank Hackenbruch: Es ist ein branchenweites Problem für die Fahrer im Fernverkehr, geeignete Parkplätze zum Übernachten zu finden. Die KRAVAG hat hier mit ihrem eigenen Truck-Parking-Projekt reagiert, in dem sich Kunden des Versicherers gegenseitig mit dem Zur-Verfügung-Stellen von Parkmöglichkeiten auf ihrem Firmengelände unterstützen können. Diesem Projekt liegt ein derart schlüssiges und durchdachtes Konzept zugrunde, dass die Akzeptanz und Nachfrage enorm sind. Hier denkt der Versicherer über den sprichwörtlichen Tellerrand hinaus und beweist, dass er eng mit der Branche verbunden ist. Gleichzeitig senkt ein sicherer Lkw-Parkplatz die Schadenaufwendungen. Denken Sie nur einmal an die geringere Diebstahlrate! In der Folge kommt eine bessere Schadenquote wiederum dem Beitragsniveau des Unternehmens zugute.

Julian Kranz: Genau. Ebenso hat der Versicherer zum Beispiel bundesweit eine Vereinbarung mit ausgewählten Abschleppunternehmen treffen können. So war es möglich, das Abschleppen und Bergen für schwere Fahrzeuge wie Lkw und Zugmaschinen ohne Kostenlimit in



Zur Person:

Frank Hackenbruch und Julian Kranz arbeiten bei der SVG Versicherungsmittlung und Service Südwest GmbH. Sie sind beide Experten, wenn es um das Thema Flottenversicherung geht. Sie wissen um die täglichen Herausforderungen der Unternehmen und kennen die daraus folgenden Anforderungen und Ansprüche an eine passende und bedarfsgerechte Absicherung. Bei ihrer Beratung können Hackenbruch und Kranz auf ihr jahrelanges Know-how zurückgreifen, wenn es um gewerbliche Risiken im Allgemeinen und die Absicherung von Kfz-Flotten im Besonderen geht.

Bilder: shutterstock, privat

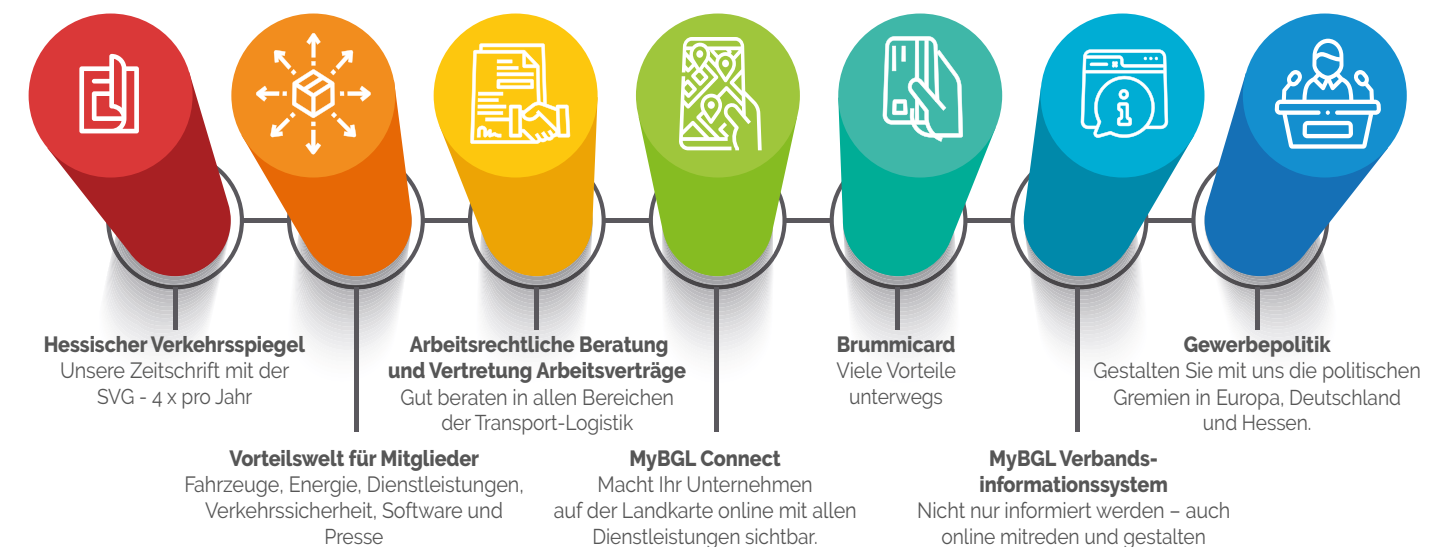
DIE BGL-VORTEILSWELT

Attraktive Angebote exklusiv für Mitglieder auf: gueterkraft.de



Der **Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V.** ist der Berufs- und Dienstleistungsverband für Transportlogistikunternehmen in Hessen. Im Fokus unserer Arbeit stehen die Interessen der Mitgliedsunternehmen, die gewerblichen Straßengüterkraftverkehr betreiben.

Ihr starker Verband – für Sie und in der Politik



Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V.

Jetzt Mitglied werden!



Als Mitglied des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. profitieren Sie von Top-Konditionen und Nachlässen bis zu 50 %

Unsere Top-Angebote und mehr auf: gueterkraft.de



BGL Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

WEDOLO Die Gemeinschaftsplattform von KRAVAG, SVG und BGL.

www.gueterkraft.de
E-Mail: info@gueterkraft.de

Polizeikontrollen

DER SPRIT IST WEG

Bei explodierenden Spritpreisen ist Spritklau schon fast normal. Viele Unternehmen kennen das: Ist die Flotte nicht ausreichend gesichert/überwacht oder steht beispielsweise ein Teil des Fuhrparks auf einem externen Gelände, dann kommt es vor, dass manch ein Tank am nächsten Morgen beschädigt und leer ist. Der HVS hat Christian Wiepen, Polizeihauptkommissar des Polizeipräsidiums Hessen, zum Thema Spritdiebstahl befragt.

Sie tauchen meist bei Nacht auf, bohren die Tankdeckel auf, pumpen den Sprit ab und verschwinden in der Dunkelheit. Spritdiebstahl so aktuell wie nie?

Das passiert leider regelmäßig. Eine genaue Zahl kann ich nicht nennen, aber solche Taten bearbeitet jeder Polizist immer wieder. Die Aufklärungsquote ist bei diesem Kriminalitätsbereich eher gering. Die Täter agieren größtenteils in der Dunkelheit und schlagen in Gewerbegebieten, auf Baustellen oder den Rastplätzen an Autobahnen oder Bundesstraßen zu.

Wie sieht Ihr genaues Vorgehen aus, wenn ein Spritdiebstahl angezeigt wurde?

Die Strafanzeige wird am Tatort aufgenommen, falls möglich, wird eine Spurensicherung durchgeführt. Insbesondere an den Tanks und den eventuell hinterlassenen Tankdeckeln bleiben Spuren zurück. Zudem versuchen wir die Videoaufzeichnungen der Tankstellen und Rastanla-

gen zu nutzen. Zusätzlich werden die Kraftfahrer im Umfeld des Tatortes befragt, denn oft bleibt es leider nicht nur bei einem Opfer.

Sprit ist weg, Täter geflüchtet: Gibt es Möglichkeiten für eine Entschädigung? Oder können Spediteure sogar eine entsprechende Versicherung abschließen?

Dazu kann ich keine Auskunft geben – meist ist es auch nicht unbedingt der Spritklau, sondern die massiven Schäden am Tank des Fahrzeugs, die mehr Kosten verursachen. Denn die Kriminellen gehen auch mit roher Gewalt vor, wenn Sie den Sprit aus den Fahrzeugen zapfen.

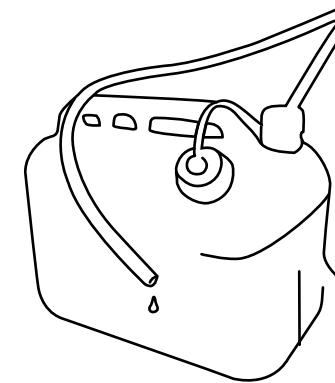
Liegen Erfahrungen vor, was die Täter konkret mit dem abgezapften Diesel machen oder was mögliche Gründe sein könnten?

Es gibt verschiedene Varianten, manche Täter nutzen den Kraftstoff für das eigene Fahrzeug,

andere verkaufen ihn weiter. Steigende Spritpreise wirken sich leider auch negativ auf die Fallzahlen aus, Spritdiebstahl nimmt gerade aktuell als Folge zu. Dies ist auch der Polizei bewusst, deshalb achten die Kolleginnen und Kollegen auch bei ihren Präventivstreifen verstärkt auf geparkte Lkw und Sattelzüge.

Manchmal sind es nicht Fremde, die einen beklaulen, sondern die eigenen Mitarbeiter. Wie können sich Unternehmer schützen?

Solche Fälle sind in unserem Zuständigkeitsbereich zum Glück noch nicht aufgefallen, gehört habe ich aber schon von solchen Taten. Eine Möglichkeit ist sicher die fristlose Kündigung, wenn bekannt ist, wer für den Spritklau verantwortlich ist. Zudem ist eine Strafanzeige bei der Polizei sinnvoll – mögliche Folgen sind für den Betroffenen eine Geldstrafe oder sogar eine Gefängnisstrafe.



Im besten Fall wird der Täter gefasst, welche Strafen kommen auf ihn zu?

Bei dieser Art des Spritdiebstahls handelt es sich um Diebstahl oder den besonders schweren Fall eines Diebstahls. Der Unterschied wird durch die Tatbegehungsweise deutlich: Wenn der Kraftstoff aus einem einfach zu öffnenden Tank entnommen wird, handelt es sich um Diebstahl. Muss der Tank erst aufgebrochen werden, um an den Inhalt zu kommen, wird der besonders schwere Fall des Diebstahls angezeigt. Diebstahl (§ 242 StGB) wird mit einer Geldstrafe oder Gefängnis bis zu fünf Jahren bestraft, der besonders schwere Fall des Diebstahls (§ 243 StGB) sieht keine Geldstrafe mehr vor. Dort liegt der Strafraum bei einer Gefängnisstrafe von drei Monaten bis zu zehn Jahren.

Manche Lkw-Fahrer werden auch direkt am Rastplatz beklaut – dazu werden sie in manchen Fällen betäubt. Können Sie dafür Beispiele nennen?

Nein, denn in unserem Zuständigkeitsbereich gab es solche Fälle noch nicht. Da die Tanks bei Lkw meist unproblematisch von außen zugänglich sind, gehen Täter noch nicht einmal ein größeres Risiko ein. Aufgrund der hohen Geräuschkulisse an den Autobahnen bekommen viele Lkw-Fahrer die Tat selbst dann nicht mit, wenn sie noch wach sind.

Sie arbeiten bereits seit 23 Jahren als Polizeihauptkommissar für das Polizeipräsidium Westhessen in Wiesbaden, was waren die bisher skurrilsten Fälle?

In Westhessen erfassen wir im Schnitt 30 bis 40 Fälle von Spritdiebstahl pro Jahr. In einem Fall hatte der Täter nach einem Dieseldiebstahl den Schlauch, mit dem er den Kraftstoff abgezapft hatte, am Lkw zurückgelassen. Der Täter konnte anhand der DNA-Spuren im Nachhinein ermittelt und bestraft werden. In einem anderen Fall hatten Lkw-Fahrer die Diebe bemerkt und unbemerkt bei der Autobahnpolizei ange-

rufen. Mit mehreren Streifen, einige davon auch in Zivilstreifenwagen, konnten die Täter noch vor Ort festgenommen und ihnen sogar mehrere Taten nachgewiesen werden.

Wissen Sie, warum der Aufkleber „BIO-Diesel“ die Spritdiebe abschrecken kann?

Das Gerücht hält sich hartnäckig, früher mag das auch funktioniert haben. Mittlerweile glaube ich nicht, dass diese Aufkleber die Diebe noch abschrecken können.

Welche Empfehlungen geben Sie den Unternehmen direkt, wie sie sich selbst und ihre Fahrer vor einem Spritklau schützen können?

Schließen Sie sich mit anderen Speditionen zusammen, je mehr sichere Anlaufstellen Ihre Fahrer haben, desto besser. Der Sattelzug steht bei einer befreundeten Spedition immer noch besser als auf einem unsicheren Rastplatz oder frei in einem Gewerbegebiet. Abschließbare Tankdeckel schrecken den ein oder anderen Dieb ab. Leider verursachen sie aber beim Aufbrechen auch höhere Kosten. Es gibt Tankdeckel mit Öffnungssensoren, somit würde der Fahrer bei einem Diebstahlversuch gewarnt werden und fährt auch nach dem Tanken nie ohne verschlossenen Tank los. Schaffen Sie ein gutes Netzwerk unter Ihren Fahrern. Mehrere Lkw einer Spedition auf einem Rastplatz können sich gegenseitig besser schützen als ein einzelner.

Haben Sie noch eine Anmerkung zum Schluss?

Ja, viel häufiger als der Spritdiebstahl kommt der Tankbetrug vor! Das heißt, es wird getankt und im Anschluss ohne zu bezahlen von der Tankstelle weggefahren. Glücklicherweise können hier viele Fälle aufgeklärt werden. Meist ist nämlich noch nicht einmal eine böse Absicht dahinter, sondern die Fahrzeugführer fahren aus reiner Vergesslichkeit weg. | ms



Das Team vom Fachverband v.l.n.r.: Gerald Diegel, Anja Blieder-Hinterlang, Karola Bürger, Claus-O. Herzig, Eugen Jung, Victoria Herzig, Sabine Ebner-Stucke, Axel Keiper, Christopher Schuldes, Klaus Poppe.



Staffelübergabe von Claus O. Herzig an Anja Blieder-Hinterlang

Mitgliederversammlung

NEUE VORSTANDSVORSITZENDE GEWÄHLT

Die Mitgliederversammlung des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik fand Anfang März als Hybridveranstaltung in Fulda statt.

Manchmal zeigen auch hartgesottene Männer Emotionen. Der Moment wird sowohl Claus Oscar Herzig als auch allen Teilnehmer:innen der Mitgliederversammlung noch lange im Gedächtnis bleiben: Alle Anwesenden im Saal erheben sich und spenden donnernden Beifall. Der Applaus gilt dem Mann, der die Geschicke des Verbands mehr als zwei Jahrzehnte maßgeblich beeinflusst und gelenkt hat. Die Unternehmer würdigen Claus Oscar Herzig für sein außergewöhnliches Engagement und seine herausragende Lebensleistung. Claus Oscar Herzig bedankt sich sichtlich gerührt „für die große Wertschätzung“.

Präsenz zeigen

„Lange habe ich darauf gewartet, dass wir uns mal wieder sehen können.“ Der Aussage von Axel Keiper, Chef der W+K Spedition Transport Logistik GmbH, konnten viele Teilnehmer:innen der Mitgliederversammlung zustimmen. Prof. Axel Salzmänn, Spezialist für Transportrecht und Leiter des Kompetenzzentrums der KRAVAG für Straßengüterverkehr und Logistik, unterstrich: „Ich komme mit Freude und Neugier hierher, um mal wieder in Präsenz zu erleben, welche Themen die Unternehmen der Branche umtreiben.“

Claus Oscar Herzig eröffnete offiziell die Mitgliederversammlung, die sowohl im analogen als auch im digitalen Format organisiert worden war. Zu Ehren ihres Kollegen Manfred Hartung erhoben sich alle Teilnehmer:innen und gedachten des Verstorbenen in einer Schweigeminute.

Grußwort aus dem Homeoffice

Im Grußwort aus seinem Homeoffice wandte sich Stefan Jansen, der Leiter der Mainzer Außenstelle des Bundesamtes für Güterkraftverkehr (BAG), anschließend an die versammelten Unternehmer:innen. Er freute sich, Claus Oscar Herzig dafür danken zu können, wie dieser den Verband geprägt und die Branche repräsentiert habe. „Wir waren nicht immer einer Meinung. Aber wir haben unterschiedliche Standpunkte immer fair und mit gegenseitigem Respekt ausgetragen“, betonte Jansen und wünschte dem scheidenden Vorstandsvorsitzenden „viel Gesundheit für die kommenden Jahre“.

Deutschendorf: „Leere Regale vermeiden“

Unter den Titel „Wirtschafts- und Verkehrspolitik im Zeichen des Wandels zu Nachhaltigkeit und Klimaneutralität“ stellte Jens Deutschendorf

seinen Vortrag. Der Staatssekretär des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen dankte Claus Oscar Herzig ausdrücklich für dessen intensives Verbandsengagement über fast 22 Jahre. Anja Blieder-Hinterlang wünschte er ein glückliches Händchen bei dessen Nachfolge. „Ich freue mich auf unsere Kooperation“, unterstrich der Politiker.

Deutschendorf skizzierte die volkswirtschaftliche Bedeutung, die den Unternehmen der Transport- und Logistikbranche zukommt. Die Firmen stünden vor gewaltigen Herausforderungen, um die Lieferketten zu erhalten „und leere Regale zu vermeiden“. Er ging auf die Mobilitätsstrategie 2035 der Landesregierung ein und beschrieb deren Vorstellungen von „grüner Logistik“.

Klimaneutral in die Zukunft

Es gelte, erneuerbare Energien auszubauen und das Ziel, den Verkehrssektor bis 2045 klimaneutral zu machen, fest im Blick zu halten. Um komplett auf fossile Kraftstoffe zu verzichten, werde man alle klimafreundlichen Optionen brauchen. In dem Zusammenhang habe die Landesregierung ihre Wasserstoff-Strategie entwickelt. Wichtig sei insbesondere, dass der Wasserstoff aus grüner Produktion komme.

Der Staatssekretär wandte sich dem ELISA-Projekt zu. Der eHighway an der A5, wo aktuell fünf Lkw auf einer Strecke von zehn Kilometern ihre Energie aus der Oberleitung beziehen, rangiere weit oben auf der Prioritätenliste seines Hauses. Es gehe darum, Lösungen für die Zukunft zu entwickeln und innovative Technologien miteinander zu verbinden. Dazu zähle das Innovationscluster „Klimafreundlicher Lkw“, das derzeit aufgebaut werde.

Große Zustimmung

Der Tagesordnungspunkt 8 sah die erforderlichen Wahlen vor. Mit 77 der 85 Stimmen machten die Mitglieder erwartungsgemäß Anja Blieder-Hinterlang zu ihrer Vorsitzenden. Die Diversität habe sich auch hier durchgesetzt, merkte der bisherige Amtsinhaber schmunzelnd an und sprach von „einer fast traumhaften Zustimmung“.

Neue Stellvertreter sind Gerald Diegel und Axel Keiper. Das Leitungsgremium komplettieren zwei jüngere Kandidaten:innen: Victoria Herzig und Christopher Schuldes. Als Delegierte der VdV in Hessen bestimmten die Unternehmer:innen Sabine Ebner-Stucke und Gerald Diegel. Zu Stellvertreter:innen für die Delegiertenversammlung wurden Carola Bürger,

Eugen Jung und Manfred Hoefs gewählt. Bürger und Ebner-Stucke werden weiterhin als Rechnungsprüferinnen fungieren. Anja Blieder-Hinterlang, Axel Keiper und Claus Oscar Herzig wurden zu Schiedsrichtern für strittige Fragen ernannt.

Kunstguss-Plakette als Präsent

Dann ergriff Anja Blieder-Hinterlang das Wort. Die frisch gewählte Vorsitzende würdigte ihren Vorgänger, der 1998 in den Vorstand eingetreten war und 2000 die Leitung des Gremiums übernommen hatte. Die Unternehmerin aus Hüttenberg benannte zahlreiche Funktionen, die Claus Oscar Herzig bekleidet hatte. Der Osthesse war in verschiedenen Aufgaben in Politik und Wirtschaft aktiv gewesen, unter anderem in der Tariffkommission und der Industrie- und Handelskammer Fulda.

Blieder-Hinterlang hob dessen „ruhige und sachliche Art“ hervor und betonte, er sei „stets gut vorbereitet“ gewesen. Herzigs vorausschauendes Denken und sein von vielen Zeitgenossen hochgelobtes „Verständnis für die andere Seite“ suche seinesgleichen, seine Kompetenz in der Verkehrsinfrastrukturpolitik sei unübertroffen. „Du wirst uns fehlen“, fasste sie zusammen.

BGL Mitte

Für den einmal mehr hochinformativen Abschluss der Veranstaltung sorgte Prof. Dirk Engelhardt. Über „Güterkraftverkehr – Herausforderungen, Chancen und Perspektiven im Zeichen von Klimawandel und Pandemie“ referierte der BGL-Vorstandssprecher. Die anstehende Kooperation der Hessen „mit dem stark wachsenden Verband aus Sachsen-Anhalt“ begrüßte er ausdrücklich und machte deutlich, dass er es für erstrebenswert hält, wenn die regionalen BGL-Einheiten perspektivisch „von Nord bis Süd unter einer einzigen, klar erkennbaren Marke“ auftreten. Die SVG gehe hier mit gutem Beispiel voran.

Gelungene Veranstaltung

Die letzten Worte der Versammlung vor den Toren der Domstadt gehörten Anja Blieder-Hinterlang. Die neue Vorstandsvorsitzende dankte dem umsichtigen Team um Klaus Poppe, Maureen Hescher, Martin Skrozki und Sebastian Gaubatz für die gelungene Organisation der Veranstaltung. Sie rief die Mitglieder dazu auf, neue Chancen am Markt zu nutzen. „Bei offenen Fragen bleiben wir gern Ihre Ansprechpartner“, resümierte Blieder-Hinterlang und wünschte allen einen „guten und sicheren Heimweg“.

Rainer Lomen



Brummi wünscht gute Fahrt



ZUSAMMENHALT IST WICHTIG



Anfang März wurde Anja Blieder-Hinterlang auf der Mitgliederversammlung des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V. in Fulda zur Vorstandsvorsitzenden gewählt. Sie tritt damit die Nachfolge von Claus Oscar Herzig an. Der HVS hat mit ihr ein Interview geführt.

Sie wurden mit fast 100 Prozent der Stimmen als Nachfolgerin von Claus Oscar Herzig zur Vorstandsvorsitzenden gewählt. Was sind Ihre vorrangigen Ziele?

Ich werde mich selbstverständlich an den grundsätzlichen Satzungszielen unseres Verbandes orientieren, der ja die Förderung und Unterstützung der Mitgliedsunternehmen im Blick hat. Beispielsweise weiterhin das Angebot einer fachanwaltlichen Vertretung der Unternehmer stellen, wenn dies notwendig sein sollte. Oder auch Schulungen organisieren, Regionalveranstaltungen für Mitglieder durchführen, den Unternehmer und Fernfahrerstammtisch weiterführen ... In diesem Sinne hat mein Vorgänger gearbeitet und das werde ich in jedem Fall weiterführen. Dabei ist es mir wichtig, den Spagat zwischen der strukturellen Arbeit im Verband selbst und der politischen Arbeit nach außen hinzubekommen.

Seit Dezember 2021 existiert die Kooperation BGL Mitte, gab es da bereits Zusammenkünfte?

Auch dabei hat Corona natürlich einiges erschwert und den Start verzögert. Trotzdem gab es einen ersten Austausch im Rahmen einer Videokonferenz im Januar. BGL Mitte ist eine Kooperation aus dem Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt und des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V.. Wir sind zwar erst in der Aufbauphase, aber auf der Videokonferenz konnten wir bereits verschiedene Handlungsziele definieren: Die gemeinsame Pressearbeit, gemeinsame Veröffentlichungen und ein gemeinsamer Internetauftritt stehen im Fokus. Das soll langfristig dazu führen, dass die Marke BGL insgesamt stärker präsent ist und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Herr Herzig hat die „Spur“ sozusagen gelegt und wir verfolgen sie nun mit Nachdruck.

Die Unternehmen, die Mitglieder und Genossen im Blick behalten – wie kann man da unterstützend eingreifen?

Die Probleme, die bereits seit geraumer Zeit die Unternehmen beschäftigen, sind vielschichtig. Zunächst ist es wichtig, dass wir die mittelständischen Unternehmen, diejenigen mit einem bis neun Mitarbeitern, halten. Sie machen schließlich einen Großteil unserer Mitglieder aus. Viele von diesen „Mittelständlern“ wissen heute nicht, wie sie sich die nächsten Jahre am Markt halten können. Manche stoßen aus Altersgründen an ihre Grenzen, manche haben keine Nachfolger ... Mit einer sogenannten Unternehmensbörse möchte ich eine Plattform schaffen, auf der man sich gegenseitig unterstützen, helfen und austauschen kann. Wenn Corona auf dem Rückzug ist, dann wird dieser Austausch auch wieder besser funktionieren. Auch darin sehe ich einen Schwerpunkt meiner Arbeit: Es muss allen bewusster werden, dass wir durch Zusammenhalt stark werden. Denn wenn wir weitere kleine mittelständische Unternehmen verlieren, verändern wir auch die Mitgliederstruktur in unseren Verbänden. Das müssen wir in jedem Fall bedenken und aus diesem Grund allen Bereichen weiterhelfen – so gut es geht.

Das sind jetzt eher „innerverbandstechnische“ Aufgaben, wie sehen Sie Ihre „externen“ Aufgaben?

Extern beschäftigt uns natürlich aktuell die bauliche Infrastruktur unserer Verkehrswege. Sie ist derzeit auf einem Niveau, das stark verbesserungswürdig ist. Tagtäglich wird dadurch die Produktivität enorm eingeschränkt. Ständige Staus sind nicht gerade förderlich. Dazu kommt, dass durch den akuten werdenden Fahrermangel die Transportkapazitäten einfach wegbrechen. Wir müssen versuchen, Versorgungslücken zu verhindern.

Explodierende Spritpreise kommen erschwerend hinzu.

Bei der Förderung alternativer Kraftstoffe sollte sich der Staat darauf ausrichten, mit einer gewissen Stetigkeit die Unternehmen zu fördern, die umgerüstet haben. Diejenigen, die auf saubere Energien gesetzt haben, sollten weiterhin unterstützt und begleitet werden. Gerade jetzt, in einer Zeit, in der Unternehmen durch eine Verdreifachung der Preise extrem geschwächt wurden. Sie stehen ja jetzt sogar teilweise schlimmer da als dieselfahrende Unternehmen. Auch wenn wir als Verband für neue Technologien sind, wird es bis 2030 mit Sicherheit keine schnellen Lösungen geben. Noch existiert keine passende Infrastruktur, beispielsweise für Wasserstoff-Lkw.

Diesen Ausbauprozess wollen wir mit den Technologieanbietern aktiv mitgestalten. Dazu benötigen wir eine eindeutige Wertschätzung und Förderung seitens der Politik und erwarten entsprechende Rahmenvorgaben. Ich wünsche mir von der Gesellschaft eine dauerhafte Anerkennung der Leistung des Güterkraftverkehrs in einer arbeitsteiligen Wirtschaft und Versorgung. Wir sind dauerhaft systemrelevant und das ist in den Köpfen vieler noch nicht angekommen. Daran müssen wir dringend arbeiten.

Zur Person:

Anja Blieder-Hinterlang, Jahrgang 1965, ist verheiratet und Mutter einer 30-jährigen Tochter. Sie hat Logistik studiert und führt seit zehn Jahren gemeinsam mit ihrem Bruder Eric das in Hüttenberg ansässige Unternehmen Blieder-Transporte GmbH & Co. KG. Seit März 2022 ist sie als Nachfolgerin von Claus Oskar Herzig Vorstandsvorsitzende im hessischen Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik. Im Aufsichtsrat der SVG Hessen eG engagiert sich Anja Blieder-Hinterlang seit September 2010. In ihrer Freizeit und als Ausgleich zum stressigen Berufsalltag spielt sie gerne Klavier und Kirchenorgel.

Von der Autobahn abfahren... Tanken, rasten & Service genießen!

- 1 SVG Autohof Schlüchtern**
Am Distelrasen 3
36381 Schlüchtern
A66 Ausfahrt 49
- 2 SVG Autohof Merenberg**
Daimlerstraße 3
35799 Merenberg
B49 Ausfahrt Merenberg West
- 3 SVG Autohof Hessenland Rast**
Hauptstraße 1
36275 Kirchheim
A7 Ausfahrt 87
- 4 SVG Autohof Diemelstadt**
Am Wrexer Teich und Kupferkuhle 10
34474 Diemelstadt
A44 Ausfahrt 64
- 5 SVG Autohof Elsinger Höhe**
Warburger Straße 45
34466 Wolfhagen-Niederelsungen
A44 Ausfahrt 66
- 6 SVG Autohof Lohfeldener Rüssel**
Alexander-von-Humboldt-Straße 1
34253 Lohfelden
A7 Ausfahrt 79 und A49 Ausfahrt 2
- 7 SVG Autohof Werra-Meißner Rast**
Leipziger Straße 201
37235 Hessisch Lichtenau
A44 Ausfahrt 77
- 8 SVG BAT Hörselgau Nord**
An der A4
99880 Hörselgau
- 9 SVG Autohof Thüringer Tor Süd**
An der Bundesstraße 247
99869 Schwabhausen
A4 Ausfahrt 42



SVG Autohof Werra-Meißner Rast

TANKEN, ESSEN, SPIELEN

Der SVG Autohof Werra-Meißner Rast in Hessisch Lichtenau, deshalb auch kurz Heli genannt, liegt an der A44 Richtung Kassel. Er bietet neben den üblichen Services wie 100 Lkw- und 100 Pkw-Parkplätzen, einem McDonald's mit über 120 Sitzplätzen und einer Aral-Tankstelle auch eine Spielhalle. Der HVS hat mit dem Geschäftsführer der Spielhalle, Ercan Vanli, gesprochen.

„Willkommen bei Frau Holle“, heißt es auf der Homepage des SVG Autohofs Hessisch Lichtenau. Nicht von ungefähr, denn der Autohof liegt am Fuß des Hohen Meißners und an der Deutschen Märchenstraße. Das kleine Fachwerkstädtchen Hessisch Lichtenau ist mit seiner gotischen Stadtkirche und dem Frau-Holle-Museum (Holleum) ein attraktives Ausflugsziel. Für die Lkw-Fahrer, die den SVG Autohof ansteuern, heißt es jedoch meist nur: tanken, essen oder auch spielen.

Träume realisieren

Der Geschäftsführer der Spielhalle, Ercan Vanli, hat im Mai 2021 die Spielhalle auf dem SVG Autohof übernommen. Wie kam es dazu? Ercan Vanli erzählt: „Die damalige Geschäftsführerin der Spielhalle plante eine Veränderung, durch ein gut funktionierendes Netzwerk landete die Geschichte bei mir auf dem Tisch, und so entstand der Kontakt zur SVG Hessen eG. Ich habe mir den Standort angeschaut und mich hat er sofort gereizt.“ Vanli bezeichnet den Autohof Hessisch Lichtenau als ein „Hybrid-Modell“: „Eine ideale Lage – nach vorne zur Autobahn und nach hinten zu den ortsansässigen Kunden der Region. Das Ganze auch noch landschaftlich wunderschön gelegen, umsäumt von Wald und Wiesen.“

Heterogene Zielgruppe

Ercan Vanli ist bereits seit einigen Jahren in der Branche tätig: „Es war schon immer mein Traum, eine Spielhalle auf einem Autohof zu betreiben.“ Warum? „Weil natürlich auch ich viel unterwegs auf der Autobahn bin. Vor zehn Jahren hatte ich erste Berührungspunkte mit Spielhallen an oder auf der Autobahn, und da dachte ich mir jedes Mal: ‚Das ist eigentlich mein Traum, den ich gerne verwirklichen würde.‘“

Bis es aber dann so weit war, vergingen noch knapp zehn Jahre. Hessisch Lichtenau und der Kontakt zur SVG entpuppten sich als ideal und als der Beginn einer freundschaftlichen Geschäftsbeziehung mit den SVG-Mitarbeitern Nils Kron und Matthias Köster, die bei der SVG Hessen eG zuständig für Autohöfe und Immobilien sind.

„Kaum hatte ich mir das Projekt angeschaut, war ich auch schon relativ schnell fasziniert, denn es entsprach meinem lang gehegten Wunsch, eine Spielhalle auf einem Autohof zu platzieren. Nun war diese Spielhalle schon da und suchte einen neuen Betreiber. Für mein Ansinnen: perfekt!“ Dazu kam, dass mit dem Standort Autohof Hessisch Lichtenau nicht nur die Zielgruppe der Autobahn-User, wie Lkw-Fahrer und Geschäftsreisende oder Urlauber, angesprochen werden konnte, son-



Zur Person:

Bereits im Alter von 13 Jahren half Ercan Vanli im Gastronomiebetrieb seines älteren Bruders mit. Zwei Jahre später verkaufte er zusammen mit seinem ältesten Bruder Obst und Gemüse auf dem Wochenmarkt. Mit 18 lernte Ercan Vanli als Croupier die Welt des Geschicklichkeitsspiels kennen. 1992 machte Vanli die erste, für ihn einschneidende Erfahrung mit der Gesetzesänderung zum gewerblichen Spiel und wollte es nun von der Pike auf lernen. Sein älterer Bruder stand ihm als Mentor zur Seite und wies ihn in die gesamte Thematik ein, sodass er später auch den kaufmännischen Bereich übernehmen konnte. Mittlerweile „begleitet“ Vanli mit seinem Firmenkonstrukt, das aus verschiedenen Unternehmen besteht, zehn Spielhallen an unterschiedlichen Standorten.

Inzwischen stehen die Geldspieler mit Abstand – so hat jeder Spieler eine gewisse Sicherheit

dern ebenso Menschen aus der Region und aus den umliegenden Ortschaften. „Wir erreichen Lkw-Fahrer, die eine Pause machen, aber wir erreichen auch diejenigen, die mal spontan von der Autobahn abfahren, um vielleicht nur zu tanken. Aber vielleicht gehen sie mal in die Spielhalle, um sich ein bisschen unterhalten zu lassen?“

Ein Ort der Begegnung

Natürlich macht nicht nur die Spielhalle den Autohof Hessisch Lichtenau aus, trotzdem ist sie ein wichtiger Bestandteil und bietet den Kunden Unterhaltung, Spaß und Ablenkung. „Corona hat uns vieles gelehrt“, sagt Vanli. „Früher hatten wir zwei Geldspieler direkt nebeneinander, jetzt haben wir eben Einzelspielpplätze, einen Abstand von 1,5 Metern eingeplant und weitere Spieleinheiten geschaffen. Wir entwickeln uns immer weiter.“

In der Spielhalle am Autohof Hessisch Lichtenau gibt es im Moment zwölf Geldspielgeräte und einen Billardtisch, darüber hinaus auch Internettische, um mal eine Zeitung auf einem großen Bildschirm lesen zu können. „Ich möchte, dass die Besucher – seien es Menschen aus der Region oder Lkw-Fahrer – diesen Ort als einen Ort der Begegnung sehen. Wir suchen auch den Kontakt zu unseren Kunden, wir sind für sie da und kommen oft mit ihnen ins Gespräch.“

Geschultes Personal

Spielen und Sucht – ist das ein Thema? „Selbstverständlich muss ich mich als Spielhallenunternehmer mit diesem Thema auseinandersetzen. Ich bin sogar dazu verpflichtet.“ Auch Ercan Vanli muss mit seiner „Crew“ verschiedene Auflagen des Landesspielhallengesetzes erfüllen. An erster Stelle steht die Suchtprävention. Jeder Mitarbeiter muss eine Suchtpräventionsschulung absolviert haben und darf nur mit einem entsprechenden Zertifikat in der Spielhalle arbeiten. „Meine Mitarbeiter haben die Szenerie zu jeder Zeit im Blick und registrieren mit geschultem Auge jede Auffälligkeit im Verhalten eines Spielers.“ Darüber hinaus ermöglicht der Anschluss an die Datenbank „Zugangskontrolle“ weitere Möglichkeiten der Überprüfung. Jeder Spieler wird anhand seines Personalausweises überprüft – zum Beispiel, ob er sich möglicherweise hat sperren lassen. „Wenn wir sehen, dass ein Spieler gefährdet ist, meist sendet er deutliche Signale aus, wird zum Beispiel leicht aggressiv, dann spricht unser Personal Empfehlungen aus oder vermittelt ihn sogar an eine Beratungsstelle“, erklärt Ercan Vanli. „Ich bin mir meiner Verantwortung als Geschäftsführer durchaus bewusst – es dient schließlich alles dem Schutz des Kunden.“ | kw

Blick von oben auf den SVG Autohof Werra-Meißner Rast



Busfahrer

EIN BERUF MIT ZUKUNFT

Der öffentliche Nahverkehr ist das Rückgrat der Verkehrswende – und die ist nur denkbar, wenn immer mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen, weil sie damit schneller, günstiger und zuverlässiger von A nach B kommen. Entsprechend attraktiv müssen die Mobilitätsangebote sein.

Schule – und dann? Manch einer weiß bereits von Kindesbeinen an, welcher Beruf der richtige ist. Tom Buchmann zum Beispiel. Er erzählt: „Busfahren ist immer mein Kindheitstraum gewesen, so wie andere Jungs bei der Polizei oder bei der Feuerwehr sein wollen. Bei mir ist es dabei geblieben.“

Der beste Einstieg in diesen Beruf ist eine Ausbildung zum:r Berufskraftfahrer:in. ICB-Ausbildungskordinator Thomas Dickmann erklärt: „Wir bilden Nachwuchskräfte in eigener Regie aus, um Personallücken mit gut qualifizierten Busfahrer:innen zu schließen. Unsere Belegschaft altert und das Leistungsvolumen, das wir für die Stadt Frankfurt am Main erbringen, steigt immer weiter. Wer bei uns die Ausbildung erfolgreich durchläuft, ist mit allen Anforderungen an diesen durchaus anspruchsvollen Beruf bestens vertraut. Genau diese passgenau qualifizierten Mitarbeiter:innen sind für uns wichtig.“ Ein solcher junger Mitarbeiter ist Tom Buchmann. Er hat die Ausbildung zum Berufskraftfahrer bei der städtischen Busgesellschaft ICB in Frankfurt am Main absolviert. Jetzt ist er im Linienverkehr unterwegs. Das macht ihm großen Spaß. Vor allem, wenn er einen 18 Meter langen Gelenkbus durch den wuseligen Stadtverkehr manövrieren darf.

Mit dem Bus in die berufliche Zukunft

Die städtische In-der-City-Bus GmbH ist Frankfurts größte Busgesellschaft. Sie hat rund 660 Mitarbeiter:innen, davon mehr als 550 Busfah-

rer:innen. Sie sind 24/7 auf 30 Buslinien im Frankfurter Stadtverkehr unterwegs. Das Unternehmen bietet seit 2018 die Ausbildung zum:r Berufskraftfahrer:in an. Aktuell erlernen hier 14 junge Männer im ersten bis dritten Lehrjahr diesen Beruf. Jedes Jahr sollen sechs bis acht Ausbildungsplätze besetzt werden. Es wird bedarfsgerecht ausgebildet – das bedeutet, dass im Idealfall alle Azubis unter Vertrag genommen werden und im Unternehmen bleiben. Denn gute Busfahrer:innen werden auf lange Sicht stark nachgefragte Fachkräfte bleiben, ein krisensicherer Arbeitsplatz. Auch, weil das Frankfurter ÖPNV-Netz immer weiter ausgebaut wird. Ein wichtiges Zukunftsziel der ICB ist es, junge Frauen für die Ausbildung zu begeistern. Dazu Thomas Dickmann: „Frauen haben den Beruf Busfahrer:in oft gar nicht auf dem Schirm, das muss sich ändern. Ich würde mich freuen, wenn es uns gelingt, den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen – auch in der Ausbildung.“

Mehr als Fahren

Berufskraftfahrer:in – das ist vor allem in einem Linienverkehrsbetrieb ein Beruf, bei dem es nicht nur auf das Fahrkönnen ankommt. Die Berufsausbildung vermittelt Inhalte, die weit darüber hinausgehen, einen Bus sicher durch den dichten Frankfurter Stadtverkehr zu steuern. Alle Azubis bei der ICB erwerben den Führerschein der Klasse D/DE. Sie lernen, wie Kontrollinstrumente überwacht und bedient werden und worauf es bei Omnibustechnik und verschiedenen Antriebskonzepten,

Diesel, Wasserstoff und Strom, ankommt. Bei der ICB durchlaufen die Azubis alle Stationen der betriebshofeigenen Werkstatt. In der Berufsschule unterstützen allgemeinbildende Fächer wie Deutsch, Wirtschafts- und Sozialkunde die Ausbildung. Zudem werden hier, genau wie im Betrieb, gesetzliche Vorgaben für Busverkehre vermittelt. Themen wie „Sicherheit“, „Kundenfreundlichkeit“, „Deeskalation“, „Wirtschaftlichkeit“, „Fahrzeugpflege und -wartung“ spielen eine wichtige Rolle. Die Azubis lernen während der betrieblichen Ausbildung alle Linienführungen und Besonderheiten auf der Strecke kennen. Sie erfahren, wie sie sich in Gefahrensituationen und bei Unfällen verhalten müssen, was genau Fahrzeugkontrolle und -wartung sind und wie beispielsweise Fahrpläne erstellt werden.

Was qualifiziert für die Ausbildung?

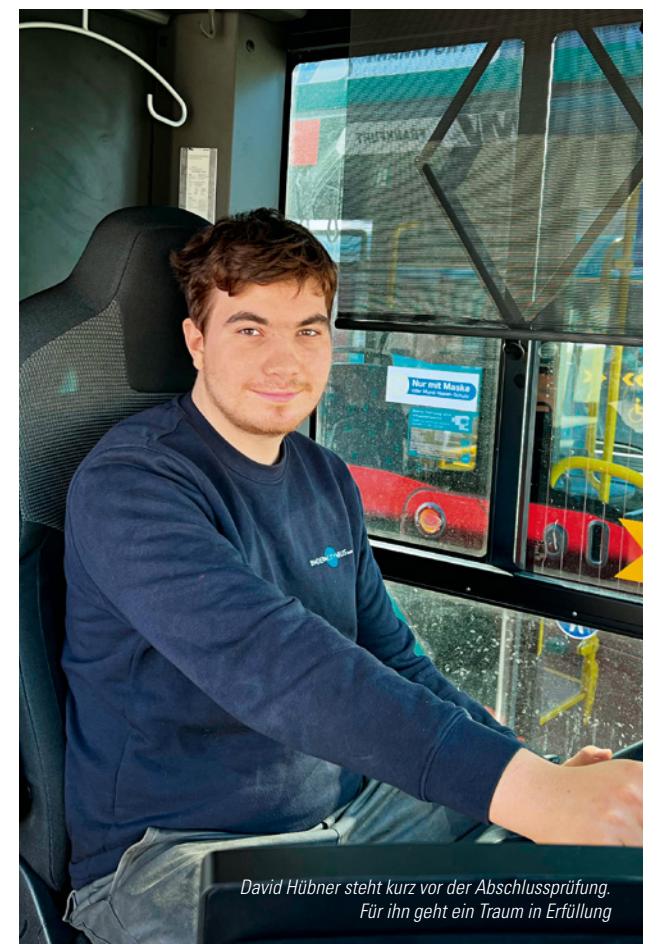
Der Beruf passt zu Menschen, die auch in stressigen Verkehrssituationen die Ruhe bewahren. Außerdem sind eine dauerhafte Konzentrations- und eine schnelle Reaktionsfähigkeit wichtig – die Sicherheit von Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen hat oberste Priorität. Man verbringt den ganzen Tag auf dem Fahrersitz, das ist einseitig belastend. Idealerweise wird diese körperlich anstrengende Tätigkeit durch viel Bewegung in der Freizeit ausgeglichen. Die Bereitschaft zu Schicht- und Wochenenddiensten wird vorausgesetzt. Für den Kontakt mit den Fahrgästen, zum Beispiel beim Fahrkartenverkauf oder der Beratung über Tarif- und Streckenfragen, sind gute Ausdrucks- und Umgangsformen wünschenswert. „Es gehört schon einiges dazu, um als Busfahrer:in einen guten Job abzuliefern“, weiß Thomas Dickmann aus eigener Erfahrung. Er hat selbst 12 Jahre hinter dem Steuer gesessen und dann als Fahrdienst- und schließlich als Betriebsleiter gearbeitet. Heute gibt er sein geballtes Wissen an die nächste Generation weiter. Er fügt hinzu: „In den letzten Jahren wurden in Hessen neue Tarifabschlüsse verhandelt. Unsere Beschäftigten im Fahrdienst verdienen gutes Geld. Auch in einem ÖPNV-Unternehmen ist die Work-Life-Balance wichtig und wir tragen unter anderem mit unserer flexiblen Dienstenteilung dazu bei, dass sich die Kolleg:innen dauerhaft bei der ICB wohlfühlen.“

Im Gespräch mit zwei ICB-Azubis

Und was sagen die Azubis selbst zu ihrem zukünftigen Beruf und vor allem zur Ausbildung bei der ICB? David Hübner, 23 Jahre, steht im dritten Ausbildungsjahr kurz vor der Abschlussprüfung: „Ich habe mich schon als Junge für Busse begeistert und bin sogar oft nachmittags noch eine Extra-Runde Bus gefahren. Jetzt sitze ich selbst hinter dem Steuer und es macht mir echt richtig viel Spaß.“ Am liebsten fährt David Gelenkzüge – je größer, desto besser. Derzeit frischt er in den verschiedenen Abteilungen der ICB-Werkstatt sein technisches Wissen auf. Bei der Prüfung muss alles sitzen. „Hinter dem Steuer, da bin ich am richtigen Platz. Aber natürlich finde ich es gut zu wissen, wie der Bus funktioniert. Busfahrer müssen auch mit der Werkstatt kommunizieren – es ist wichtig, dass man eine gemeinsame Sprache spricht.“

Gianni Leone, 19 Jahre, setzt mit seiner Berufswahl eine Familientradition fort. „Mein Vater war Busfahrer und ist heute Verkehrsmeister. Ich war immer mit ihm unterwegs – ich habe das sehr gemocht.“ Er und sein zwei Jahre älterer Bruder sind bei der ICB in der Ausbildung. „Es gefällt mir hier. Die Mitarbeiter sind nett, genau wie die Chefs. Der Ton untereinander ist immer freundlich“, beschreibt er das Arbeitsklima. Gianni Leone steht jetzt, im zweiten Lehrjahr, kurz vor der Führerscheinprüfung. Die Theorie hat er schon geschafft und er geht entspannt in die Praxisprüfung. „Ich fahre gern und gut Bus. Aber ich bin auch froh, dass wir viele Monate in der Werkstatt gelernt haben. Man muss die Fahrzeuge schon kennen, denn nur dann kann man gut reagieren. Ich bin froh, dass ich meine Ausbildung bei der ICB machen kann – und ich hoffe, dass ich später hierbleiben kann.“

Katja Wegner



David Hübner steht kurz vor der Abschlussprüfung. Für ihn geht ein Traum in Erfüllung



Gianni Leone tritt mit seiner Ausbildung in die Fußstapfen seines Vaters

Kautetzky – Internationale Spedition GmbH & Co. KG

WIR SIND MIT EIFER DABEI!

Im Industriegebiet von Stadtallendorf, nahe der B454, befindet sich der Firmensitz der Kautetzky Internationale Spedition GmbH & Co. KG, in direkter Nachbarschaft einer Gießerei und eines Lebensmittelwerks. Für das Lebensmittelwerk transportierte Kautetzky bereits 1960.



Schon von Weitem sehe ich den typischen Kautetzky-Schriftzug, rot auf weißem Grund, auf einer Fahne wehen. Begrüßt werde ich von Lia, dem Bürohund, der sich als Weimaraner tarnt, aber eigentlich ein Labrador ist. Kurz darauf sitze ich im Konferenzzimmer zusammen mit einem der beiden Geschäftsführer, Gert Kautetzky, und seinem Logistik-Manager Christian Michalak.

Wie hat alles angefangen?

Gert Kautetzky erzählt: „Das Unternehmen Kautetzky haben der Großvater Karl und Vater Kurt 1950 zunächst gemeinsam gegründet. Unser Vater Kurt hat aber schon zwei Jahre später die Unternehmensführung übernommen, während sich mein Großvater zurückgezogen hat. Kautetzky wurde durch unseren Vater dann sukzessive ausgebaut und vergrößert. Als in den 1970er-Jahren zuerst mein Bruder Werner und in den 1980ern dann ich dazugestoßen sind, hat unser Vater uns relativ kurzfristig die Führung überlassen. Schnell haben wir alle drei gemerkt, dass zwei Generationen unter einem Dach nicht unbedingt effektiv zusammenarbeiten könnten. Besser war es, dass jeder mehr oder weniger seine eigenen Geschäftsbereiche entwickelte.“

So haben Werner und Gert die Geschäftsleitung übernommen, hatten damit ihren eigenen Bereich, und Vater Kurt hat sich seinen Bereich geschaffen, indem er die Lageraktivitäten weiter ausgebaut hat. Im Rückblick betont Gert Kautetzky: „Das war eine gute Entscheidung für die positive Weiterentwicklung der Unternehmen.“

Von A bis V – vielschichtig aufgestellt

Die Kautetzky Internationale Spedition GmbH & Co. KG ist breit aufgestellt und deckt mit einer Flotte von 50 Lkw und 70 Fahrern eine Bandbreite ab, die ihresgleichen sucht. Und nicht ohne Stolz zählt Gert Kautetzky die Pluspunkte für seine Kunden auf: „Da steht ganz oben an erster Stelle die Zuverlässigkeit, aber auch die Flexibilität und die Erreichbarkeit!“ Kautetzky wirbt mit 24/7. Wird das denn häufiger eingefordert? „Ja, das wird zum Teil schon von unseren Kunden in Anspruch genommen. Nur ein Beispiel: Es ist Samstagnachmittag und wir erhalten einen Anruf, weil eine Ladung nicht abgeholt wurde. Da werden wir angefragt, ob wir den Auftrag übernehmen können. Oder es fällt bei einem Kunden die Kühltechnik aus. Dann kommt der Anruf, ob wir nicht kurzfristig die Kühlware aufnehmen können. Als Zwischenlösung stellen wir einen Trailer von uns, sozusagen als Kühlhausersatz, beim Kunden vor die Tür. Solche Aktionen passieren auch immer mal wieder außerhalb der normalen Arbeitszeiten.“

Außer Lebensmitteltransporten übernimmt die Spedition Kautetzky auch Transporte für Kunden aus dem Pharmabereich. Auch sie schätzen die Möglichkeit von „Wärme“ und „Kühlung“ innerhalb eines Trailers durch die entsprechenden Trennwände. „Im Temperaturbereich zwischen +2 und +8 Grad werden bestimmte Medikamente, Spritzen oder auch Impfstoffe transportiert. Im sogenannten Ambient-Bereich, der in der Regel von +15

bis +25 Grad geht, können weitere Arzneimittel transportiert werden. Die Temperatur muss entsprechend der Ladung für jede Zone eingestellt und überwacht werden. Dazu gibt es alle 15 Minuten eine Temperatur-Info über ein fest installiertes Telematiksystem. Der Fahrer sollte immer in der Lage sein, je nach Fracht, seinen Lkw selbst vorzubereiten.“

Ohne Fahrer geht's nicht

Fahrermangel ist immer ein Thema, trotzdem betont auch Gert Kautetzky, dass es natürlich nicht ohne qualifizierte Fahrer funktioniert. Aus diesem Grund haben die Brüder auch schon in den 1980er-Jahren angefangen, selbst auszubilden. Die eigene Fahrschule war dazu eine perfekte Voraussetzung. Werner Kautetzky hatte seine Ausbildung zum Fahrerlehrer bereits bei der Bundeswehr gemacht, und so konnten die Auszubildenden direkt vor Ort geschult werden. „Zehn Jahre haben wir durchgehalten“, erzählt Gert Kautetzky. „Schließlich war die Idee, dass wir uns unsere eigenen Fahrer ausbilden. Dann haben wir erst einmal aufgegeben und gesagt: ‚Feierabend‘, und auch die Fahrschule haben wir dichtgemacht. Denn im Schnitt sind von zehn Azubis nur zwei geblieben. Die anderen haben sich über die bezahlte Ausbildung gefreut. Manche haben sich weitergebildet, um nicht als Kraftfahrer zu arbeiten, und die übrigen sind direkt nach der Ausbildung bei uns zu anderen Transportdienstleistern gewechselt. Zum Glück gab es nach der Wende erst mal genug Fahrer, sodass wir keinen Personalmangel hatten. Die Frage, ob wir weiterhin ausbilden oder nicht, hat sich dann viele Jahre gar nicht mehr gestellt.“

Vertrauensvolle Zusammenarbeit

2016 hat das Unternehmen erneut angefangen auszubilden – allerdings ohne eine eigene Fahrschule, aber in enger Zusammenarbeit mit

der SVG Hessen eG. „Je nach Aus- und Weiterbildungsstand oder auch, wenn es um Zusatzqualifikationen geht, schicken wir unsere Fahrer zur SVG Akademie. Denn inzwischen wird gerade im Pharmabereich darauf Wert gelegt, dass die Fahrer qualifiziert sind und zusätzlich bestimmte Voraussetzungen erfüllen, damit der Pharmakunde überhaupt dem Unternehmen Kautetzky einen Medikamententransport anvertraut.“

Wichtig ist auch, dass die Fahrer „gezügt“ sind“, sagt Kautetzky. Auf meinen fragenden Blick hin, erklärt er: „ZÜP steht für eine Zuverlässigkeitsüberprüfung. Das bedeutet, dass die Fahrer transparent machen müssen, wo sie die vergangenen fünf Jahre gelebt, gewohnt und gearbeitet haben. Damit schaffen wir die Voraussetzung, unsere Kraftfahrer auch bei Luftfrachtersatzverkehren einzusetzen.“

70 Fahrer plus 5

Mit 70 Fahrern kann die Spedition aber gut arbeiten, selbst wenn – wie es aktuell des Öfteren der Fall ist – einige aufgrund einer Corona-Erkrankung ausfallen. „Sollte absolut Not am Mann sein, könnten wir immerhin noch fünf Lkw selbst bewegen“, lacht Gert Kautetzky, und er zählt an einer Hand ab: „Da wären mein Bruder, mein Sohn Sebastian, meine beiden Nichten Lena und Laura und ich!“ Damit stellt sich die Frage nach der nächsten Generation. Gert Kautetzky's Sohn Sebastian ist bereits seit über 20 Jahren mit dabei und kennt alle Unternehmensbereiche. Zudem kümmert er sich gemeinsam mit Christian Michalak um den Bereich Key Account Management. Laura und Lena, die Töchter von Werner Kautetzky, sind ebenfalls bereits eingestiegen. „Laura seit fünf Jahren, sie hat schon alle Geschäftsbereiche durchlaufen und ist inzwischen verantwortlich für die Buchhaltung und die Qualitäts-



Gert Kautetzky mit einem seiner Oldtimer



abteilung. Lena studiert noch Logistik, unterstützt den Betrieb aber tatkräftig in den Bereichen Abrechnung und Buchhaltung“, informiert Gert Kautetzky.

Blick in die Zukunft

„Gegessen wird immer“, sagt Gert Kautetzky. „Deshalb bin ich zuversichtlich, dass wir mit unseren Lebensmitteltransporten noch eine ganze Weile am Markt bestehen können. Und schließlich sind wir nicht nur deutschlandweit im Einsatz, sondern übernehmen auch Fahrten nach Österreich, Ungarn, in die Schweiz und weitere nordeuropäische Länder. Dazu kommt, dass wir alles querbeet – von der Gurke über den Salat, die Frischmilch bis hin zu Tiefkühlprodukten – transportieren, also die ganze Palette!“ Bei Lebensmitteltransporten ist es natürlich besonders wichtig, dass sie pünktlich angeliefert werden. Als im vergangenen November aufgrund der Corona-Lage die Kontrollen strenger wurden und es plötzlich 2G oder 2G+ hieß, da war die Verwirrung groß. Gert Kautetzky erinnert sich an einen Zwischenfall: „Ein Kunde rief an, weil der Fahrer keine entsprechenden Testnachweise vorzeigen konnte. Hintergrund war der folgende: Der Fahrer kam aus der Schweiz und hatte Ketchup geladen. Das war an einem Donnerstag. Ich habe daraufhin versucht, einen Termin zum Testen für den Fahrer zu organisieren. Es gab erst einen Termin in einer örtlichen Apotheke am darauffolgenden Samstag. Das teilte ich dem Kunden mit. Und plötzlich war es kein Problem mehr, dass der Fahrer auch mit einer FFP2-Maske ausladen durfte.“

Benefits für die Fahrer

Dass die Fahrer sich im Allgemeinen beim Unternehmen Kautetzky wohlfühlen, zeigt die geringe Fluktuation. „Die meisten unserer Fahrer sind seit vielen Jahren bei uns beschäftigt. Das geht von zehn bis vierzig Jahre. Mit verschiedenen Benefits versuchen wir, die Fahrer, aber natürlich auch alle weiteren Mitarbeiter, zu halten, das fällt bei uns

unter ‚Mitarbeiterbindung‘. Dazu gehören Sommer- und Weihnachtsfeste, wenn nicht gerade eine Pandemie herrscht, und natürlich eine Betriebsrente. Wir unternehmen alles, damit das Unternehmen weiter am Markt bestehen kann – schließlich ist die nächste Generation schon gestartet. Sie sollen ein solides Fundament vorfinden, auf das sie weiter aufbauen können. Denn leichter wird es mit Sicherheit nicht.“

Ausgleich schaffen

Ein besonderes Hobby haben die beiden Brüder, um auch in stressigen Zeiten einen Ausgleich zu schaffen: In der Garage auf dem Firmengelände stehen noch Lkw aus den 1970er- und 1980er-Jahren. „Diese ‚Oldtimer‘ haben wir uns erhalten, und ab und zu machen Werner und ich mit Speditionskollegen zusammen eine Ausfahrt.“ Und Gert Kautetzky ist leidenschaftlicher Skifahrer. „Das versuche ich mir schon mindestens viermal im Jahr zu gönnen.“ | kw

Zur Person:

Kautetzky Internationale Spedition GmbH & Co. KG ist ein seit 1950 temperaturgeführtes Transport- und Lagerhaltungsdienstleistungsunternehmen. Das Familienunternehmen beschäftigt rund 120 Mitarbeiter, davon 70 Fahrer. Es bietet innovative Logistiklösungen für die Lebensmittel- und Pharmabranche. Geschäftsführung: Werner und Gert Kautetzky. Das Unternehmen hat zahlreiche Zertifizierungen und Qualifizierungen: 2002: Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001, 2009: Zertifizierung nach IFS Logistics, 2010: Qualifizierung des Fuhrparks nach GDP, 2014: Zertifizierung nach DIN EN ISO 14001 und GDP.

Friedhelm Loh Group

GEMEINSAM FÜR DIE UKRAINE

„Wir werden helfen, wo wir können.“ Das war für Professor Friedhelm Loh, Inhaber und Vorstandsvorsitzender der Friedhelm Loh Group (FLG), schon mit den ersten Bildern der Bombardierung klar.

Als kurz darauf im mittelhessischen Haiger Menschen aus einem Bus steigen, denen der Krieg in der Ukraine ihre Heimat genommen hat, sind bereits die ersten Mitarbeiterspenden der Friedhelm Loh Group, zu der auch die Firma Rittal als Schaltschrank- und Systemspezialist gehört, gesammelt.

Dank der großen Spendenbereitschaft der Mitarbeitenden und der Verdreifachung des Betrags durch den Inhaber kamen innerhalb kurzer Zeit 600.000 Euro für die Menschen in der Ukraine zusammen. Gleichzeitig wurde unbürokratisch ein Transfer in die Sicherheit organisiert: Gemeinsam mit dem Rittal-Vertrieb, den Mitarbeitenden von Rittal Polen, der Stadt Haiger und der Rittal Foundation hat die Friedhelm Loh Group am 21. März 38 Menschen aus dem Kriegsgebiet in ein Haigerer Hotel geholt. Weit weg von verschütteten Häusern und heulenden Sirenen werden die Angehörigen von insgesamt 16 ukrainischen FLG-Mitarbeitern dort für die nächsten Wochen bleiben. Ihre ehemalige Arbeitsstätte, die Rittal-Tochtergesellschaft und ein Standort des Softwarehauses Digital Technology Poland, sind aktuell aus Sicherheitsgründen geschlossen. In Haiger helfen Ehrenamtler und Seelsorger wie Pastor Piero Scarfalloto, aber auch Rittal-Mitarbeiter wie Cornelia Czesla den

Neuankömmlingen bei der Orientierung und auch dabei, die Schrecken des Krieges für einen kostbaren Moment zu vergessen. Cornelia Czesla arbeitet ehrenamtlich als Clowndoktorin und gibt den ukrainischen Kindern mit ihrer Show zumindest für einige Stunden das zurück, was ihnen der Krieg genommen hat: Unbeschwertheit.

Und die Hilfe geht weiter. Mitarbeiter aus Haiger und von Eplan in Monheim am Rhein haben Busse gemietet, um Geflüchtete an der Grenze abzuholen, andere stellen ihre Wohnungen als Unterkünfte zur Verfügung. Die Azubis der Unternehmensgruppe stellten eine eigene Hilfsaktion für die Ukraine auf die Beine. Die Rittal Foundation unterstützt zudem das Hilfswerk Immanuel mit Sitz in Krefeld, das sich für Hilfsbedürftige in Katastrophengebieten und anderen Notlagen einsetzt. Für die Menschen in der Ukraine hat die gemeinnützige Organisation die Aktion „Hilfe im Karton“ ins Leben gerufen, mit der sie Lebensmittelpakete in die betroffenen Gebiete bringt. Das Projekt, das von einem der Ehrenamtlichen und Mitarbeiter von Cideon, einem Unternehmen der Friedhelm Loh Group initiiert wurde, fördert die Rittal Foundation mit 5.000 Euro – und damit 200 Paketen, die dort ankommen, wo Hilfe am meisten benötigt wird.



Mit einem Lächeln gegen das Leid: Rittal-Mitarbeiterin Cornelia Czesla ist ehrenamtliche Clowndoktorin und schenkt den ukrainischen Kindern einen kostbaren Moment der Unbeschwertheit.



EU-Mobilitätspaket

DAS MÜSSEN AUFTRAGGEBER BEACHTEN

Das Mobilitätspaket der EU bringt für Transport- und Logistikunternehmer eine Vielzahl an neuen Regelungen mit sich. Thomas Weik, Ass. jur., der seit 2000 Transport- und Logistikunternehmen berät, hat sich im nachfolgenden Text mit den konkreten Konsequenzen für die Branche auseinandergesetzt.

Zur Person

Thomas Weik

Ass. jur.
Berät seit 2000 Transport- und Logistikunternehmen
Schwerpunkt: Compliance-Management und Risikovermeidung
Externer Datenschutzbeauftragter mehrerer Transport- und Logistikunternehmen



Mit dem Mobilitätspaket (Verordnung (EU) 2020/1055) wurden unter anderem Arbeits- und Sozialbedingungen für Kraftfahrer, Kabotage-regelungen, der Berufszugang und der Marktzugang in wichtigen Punkten neu geregelt. Ziele des Mobility Package sind zum einen, die Funktionstüchtigkeit des Binnenmarktes zu verbessern, zum anderen, Kontrolldichte und Kontrolleffektivität zu steigern.

Verschärfung der bisherigen Kabotageregelungen – die Rückkehrpflicht seit dem 21.02.2022

Kraftverkehrsunternehmen müssen „die Nutzung ihrer Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren.“

Die Ergänzung der bisher geltenden Kabotageregelung – die Cooling-off-Periode, seit dem 21.02.2022

Innerhalb der ersten vier Tage nach Ende der letzten Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat dürfen Kraftverkehrsunternehmen keine Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall einer Fahrzeugkombination mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im selben Mitgliedstaat durchführen. Im Übrigen bleibt es bei der Grundregel des Art. 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, dass im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung im Aufnahme-mitgliedstaat maximal 3 Kabotagebeförderungen innerhalb von 7 Tagen stattfinden dürfen.

Die Kontrollpflichten des Auftraggebers in Deutschland

Frachtverträge werden häufig nicht vom unmittelbaren Vertragspartner des Absenders (Auftraggebers), sondern von einem anderen – möglicherweise im EU-Ausland ansässigen – Frachtführer ausgeführt.

Die Spedition oder der vertragliche Frachtführer mit Sitz in Deutschland wird mithin zum Auftraggeber gem. § 7 c GüKG. Diese Vorschrift verpflichtet den Auftraggeber, die Beförderung nur durch einen Unternehmer als Unterfrachtführer durchführen zu lassen, der keinen unzulässigen Kabotageverkehr betreibt. Er muss letztendlich dafür sorgen, dass eine gesetzeskonforme Durchführung der Beförderung stattfindet; deshalb muss er seinen Vertragspartner verpflichten, sämtliche – auch die neuen – Kabotagebestimmungen einzuhalten.

Nachfolgend gibt Thomas Weik wichtige Empfehlungen zur Risikovermeidung:

Anwendung der ADSp auch bei Beauftragung von Unterfrachtführern

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) sehen in Ziffer 32.2.1 bis 32.2.3 ausdrücklich eine Compliance-Klausel vor, die grundsätzlich für alle Verkehrsverträge gilt, die im Rahmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs abgewickelt werden. Besonders 32.2.3 ist für die vertragliche Verpflichtung des Unterfrachtführers zur Vorlage von Dokumenten von besonderer Wichtigkeit. Nur mit der Einbeziehung der ADSp schafft sich der Auftraggeber die vertragliche Möglichkeit, die für eine erforderliche Kontrolle erforderlichen Papiere vorlegen zu lassen.

Schulung und Unterweisung der zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Grundsätzlich kommt als „Schulung“ jede Form der Wissensvermittlung in Betracht. Zusammen mit Unterweisungen stellt sie Maßnahmen dar, die die Möglichkeit einer Entlastung in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren eröffnen.

Dafür ist der Auftraggeber mitverantwortlich:

- Ist der die Beförderung durchführende Verkehrsunternehmer Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 GüKG, einer Berechtigung nach § 6 GüKG oder einer Gemeinschaftslizenz?
- Wird diese Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz zulässig verwendet?
- Wird nur ordnungsgemäß beschäftigtes Fahrpersonal eingesetzt?

Das Wichtige dabei ist, dass der Auftraggeber für Vorsatz und jede Fahrlässigkeit haftet. Es genügt also, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine legale Beförderung nicht vorliegen.

Die Rechtsprechung ist in diesem Punkt sehr streng. Eine zumindest fahrlässige Handlung liegt bereits vor, wenn sich der Auftraggeber gar nicht erst darum bemüht, in Erfahrung zu bringen, ob sein Unterfrachtführer die erforderlichen Erlaubnisse hat oder diese rechtskonform einsetzt.

Ohne Steigerung der Kontrolldichte kann die Verordnung (EU) 2020/1055 die Umsetzung der verschärften Kabotageregelungen nicht sicherstellen. Das wird übrigens bereits durch das BAG seit Anfang 2021 durch permanente Personalaufstockung im Kontrollbereich umgesetzt.

Darüber hinaus sieht die Verordnung (EU) 2020/1055 vor, dass die Mitgliedstaaten durch nationale Sanktionsvorschriften dafür sorgen, dass auch die Auftraggeber bei der Beauftragung nicht in Deutschland ansässiger Frachtunternehmer die Kabotagevorschriften einhalten.

Bisher drohen dem Auftraggeber Bußgelder bis zu 20.000 € gem. § 19 Abs. 7 i. V. m. Abs. 1 a Nr. 1 GüKG, sollte der Auftraggeber nicht durch geeignete Compliance-Maßnahmen sicherstellen, dass Kabotagevorschriften auch eingehalten werden.

Ob durch den deutschen Gesetzgeber der sich aus § 7 c GüKG ergebende Pflichtenkatalog entsprechend ausgeweitet oder konkretisiert wird und die Bußgeldandrohungen verschärft werden, bleibt abzuwarten.

Auf jeden Fall ist zur Vermeidung von hohen Bußgeldern oder einer Einziehung von Taterträgen (vormals Verfall) bei der Vergabe von Frachtaufträgen zukünftig mehr Sorgfalt anzuwenden. Dies betrifft in der Praxis meist die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Disposition. Sie sind es, die täglich mit der Beauftragung von Unterfrachtführern zu tun haben.

Dokumentation ist alles!

Jede Maßnahme des Auftraggebers zur Vermeidung seiner eigenen Haftung ist nichts wert, wenn sie nicht ausreichend dokumentiert wird. Eine erfolgversprechende Verteidigung in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren setzt nämlich voraus, dass die Bemühungen des Auftraggebers auch nachvollziehbar sind. Nur so kann der Fahrlässigkeitsvorwurf ausgeräumt werden.

Fazit

Mit den richtigen organisatorischen Maßnahmen im Unternehmen lassen sich die rechtlichen Risiken bei der Beauftragung von EU-ausländischen Frachtunternehmern auch nach den neuen Kabotageregelungen vermeiden.



Alexander Kay Steinberg

UNTERWEGS MIT ... ALEXANDER KAY STEINBERG

Hallo Herr Steinberg, wo erreiche ich Sie gerade?

Sie erreichen mich im Büro, besser gesagt im Homeoffice, da wir die coronabedingten Einzelbesetzungen der Büros noch immer nicht ganz aufgehoben haben. Aber wenn ich nicht gerade Termine habe, dann bin ich auch viel unterwegs.

Die Edgar Graß Spedition blickt auf eine lange Firmengeschichte zurück. 2009 wurden Sie zum Geschäftsführer berufen – was hat sich seitdem verändert?

Als ich begonnen habe, hatte ich quasi keine Berufserfahrung, schon gar nicht als Führungskraft. Da war es zunächst nicht mein Ziel zu verändern, sondern weiterhin das gut zu machen, was bereits gut war. Mittlerweile hat sich natürlich einiges verändert. Wir sind weiterhin substanziell gewachsen, haben einen zweiten Betriebssitz in der Nähe unseres Hauptkunden, der Firma Schaefer Kalk in Hahnstätten. Aber auch die äußeren Einflüsse sind gänzlich andere: Heute stehen wir vor Problemen im Personalbereich, gefolgt von Energiefragen.

Wie sieht Ihr Werdegang aus – über welche Stationen kamen Sie zu Edgar Graß?

Wie eben schon gesagt, ich bin mit wenig Berufserfahrung gestartet. So vielfältig waren die Stationen in meinem Berufsleben gar nicht. Nach einer Ausbildung zum Speditionskaufmann und einem Studium in Heilbronn im Studienfach Verkehrsbetriebswirtschaft war ich in der Unternehmensberatung bei der SVG-Zentrale. Und mit diesem Fundament konnte ja gar nichts mehr schiefgehen.

Sie haben 2018 große Teile Ihres Fuhrparks, nämlich 48 von 70 Fahrzeugen, auf Flüssiggas umgestellt, dazu sogar 2021 eine eigene Tankstelle gebaut. Inzwischen sind die Gaspreise „explodiert“ – wie arbeiten Sie zurzeit? Ist dieser Schritt einer, den Sie inzwischen bereuen?

Ja, das ist korrekt, ich habe 2018 begonnen umzustellen und dann immer entsprechend der wachsenden Tankinfrastruktur weiter auf diese politisch gewollte Technik umgestellt. Knapp 50 Fahrzeuge sind nun im Einsatz, zehn weitere neue stehen noch beim Händler. Von den 50 im Einsatz befindlichen Fahrzeugen stehen wegen der enorm hohen Gaspreise derzeit etwa die Hälfte auf dem Hof. Wir haben also eine Rolle rückwärts gemacht und sind jetzt wieder vermehrt mit Dieselfahrzeugen unterwegs. Ich finde das aus ökologischer und ökonomischer Sicht eine sehr traurige Entwicklung.

Was sind momentan Ihre vordergründigen Themen, die Sie über die Gas- und Spritpreise hinaus beschäftigen?

Von den Kosten und der Verfügbarkeit von Energie mal abgesehen ist es ganz klar das Personalthema. Wir benötigen, wie wahrscheinlich die meisten Unternehmen, Personal in allen Bereichen. Vom Fahrer spricht zwar jeder, aber auch in anderen gewerblichen Bereichen, in der Werkstatt oder auch im administrativen Bereich fehlt Personal. Während man früher noch mit Neukunden-Akquise beschäftigt war, muss man heute überlegen, wie man einem Kunden mitteilt, dass man einen Auftrag womöglich nicht übernehmen kann. Und ich finde, in diese Erklärungen sollte man auch Energie stecken. Denn ich gehe stark davon aus, dass sich die Verhältnisse auch wieder ändern werden.

Welche konkreten Forderungen haben Sie an die Politik?

Hier bin ich fast verleitet, die Gegenfrage zu stellen, ob es sich lohnt, sich über politische Forderungen überhaupt Gedanken zu machen. Ich bin derzeit von dem politischen Handeln sehr enttäuscht. Obwohl „Handeln“ der falsche Begriff ist. Ich sollte lieber Vokabeln wie „Aussitzen“ oder „Abwarten“ verwenden. Gerade ich als LNG-Flottenbetreiber stecke gegenwärtig in einem Dilemma, in das mich der Staat gelotst hat. Und anstatt nun für eine Wettbewerbsgleichheit zu sorgen, werden Maßnahmen umgesetzt, die die Spannung noch verschärfen.

Auf der einen Seite heißt es: Wir müssen unsere Klimaschutzziele bis 2030 erreichen – auf der anderen Seite ist das in der momentanen Situation kostenmäßig für diejenigen ein Ding der Unmöglichkeit, die bereits auf alternative Antriebstechnologien, wie zum Beispiel LNG, gesetzt haben. Wie sehen Sie das?

LNG wäre nicht der alleinige Retter gewesen. Und solange wir nicht mit Biomethan unterwegs sind, ist der Vorteil zu konventionellem Diesel nicht ausreichend und das Potenzial von LNG-Fahrzeugen nicht ausgeschöpft. Ich hatte bereits für 2021 mit der Verfügbarkeit von Bio-LNG gerechnet. Dass dem nicht so ist, liegt aus meiner Sicht wieder an der Politik. In Deutschland gibt es (noch) keine Verflüssigungsanlage. Und im Ausland verflüssigtes deutsches Bio-Methan ist bei der THG-Quote nicht anrechenbar. Für mich nicht nachvollziehbar. Aber auch wenn wir damit dem Ziel einen guten Schritt näher wären, erreicht hätten wir es noch immer nicht. Allerdings muss ich gestehen, dass meine persönliche Innovationsfreude durch meine LNG-Erfahrungen sehr getrübt ist. Aber wenn sich Möglichkeiten ergeben, wer weiß ...

Wohin geht es in der Zukunft – was denken Sie? Kommt wirklich ein Aus für den Diesel-Lkw?

Morgen und übermorgen noch nicht, aber mit entsprechendem Zeithorizont in der Masse bestimmt. Möglicherweise wird es aus verschiedenen Gründen, ich spreche nicht von wirtschaftlichen, Nischen für Verbrenner geben, gegebenenfalls auch mit synthetischen Kraftstoffen. Und es wird für Nostalgie-Fans wie mich immer die Möglichkeit geben, einen Diesel-Lkw zu betreiben. Schließlich sieht man heute auch noch Leute, die an Dampfmaschinen Spaß haben.

Was treibt Sie jeden Tag aufs Neue an – woraus schöpfen Sie persönlich Kraft für Ihren Berufsalltag?

Ich glaube, über diesen „Treibstoff“ habe ich mir noch gar keine Gedanken gemacht. In der Sonne zu sitzen, macht zwar mal Spaß, aber für jeden Tag wäre das einfach nichts für mich. Ich mag es, unter Strom zu stehen, auch wenn es ganz aktuell mal ein paar Volt weniger sein könnten. Wenn ich allerdings mal nur herumsitze, dann komme ich automatisch ins Grübeln, was ich nun tun könnte.

Sie sind im Aufsichtsrat der SVG Hessen eG – welche Erfahrungen haben Sie bisher mit der SVG gemacht?

Kann das gegen mich verwendet werden? Da ich meinen ersten richtigen Job nach dem Studium bei der SVG hatte, fühle ich mich der SVG sehr verbunden. So hat es mich auch sehr gefreut, im Aufsichtsrat mitarbeiten zu dürfen. Für mich persönlich ist das eine Bereicherung. Es stärkt das Netzwerk, und man unterliegt nicht nur den Einflüssen des eigenen Unternehmens. Ich hoffe, dass ich noch für einige Wahlperioden in der Gunst der Mitglieder stehe.

Ganz zum Schluss, Herr Steinberg, vervollständigen Sie bitte den Satz: Das Leben ist zu kurz, um ...

... lange Interviews zu geben. Nein, das war ein Spaß, nehme ich zurück. Ich würde den Satz gar nicht ergänzen, sondern ihn sogar verkürzen. Das Leben ist kurz. Punkt. Und dessen sollten wir uns jeden Tag bei allem, was wir tun, bewusst sein.

Herzlichen Dank für das nette Gespräch, Herr Steinberg.

Zur Person

Alexander Kay Steinberg

Geschäftsführer der Edgar Graß Spedition-GmbH & Co. KG in Beselich-Schupbach und Mitglied im Aufsichtsrat der SVG Hessen eG.



Bild: Adobe Stock

VORSCHAU & IMPRESSUM

Diese Themen und andere lesen Sie in der kommenden Ausgabe, die im September 2022 erscheint:

TITELTHEMA

Berufskraftfahrer – die Zukunft im Blick

RECHT & SICHERHEIT

Vorsicht: Falsche Polizeikontrollen

RUND UM DIE BRANCHE

100 Jahre Simon Spedition GmbH

Verlagsanschrift

Hessischer Verkehrsspiegel
c/o SVG Straßenverkehrs-
genossenschaft Hessen eG
Breitenbachstraße 9
60487 Frankfurt am Main

Herausgeber

SVG Hessen eG
Alexander Hillers
www.svg-hessen.de

Fachverband Güterkraftverkehr
und Logistik Hessen e.V.
Klaus Poppe
www.gueterkraft.de

Redaktionsteam

Katja Werner (kw)
Madina Sayed (ms)
Sven Fajfar (Fotos)

Frank Hackenbruch
Sebastian Gaubatz

Anzeigen

Sven Fajfar

Lektorat

Dr. Lena Lindhoff

Titelbild: @ Paavo Bläfield,
<https://blofield.de/>

Kontakt

redaktion@hvs-magazin.de
Telefon 069 979 63-181

Anzeigen

anzeigen@hvs-magazin.de
Telefon 069 979 63-168

Druck

MERKUR DRUCK GMBH
Oststraße 49
22844 Norderstedt
Telefon 040 522 99 3-0

Design

MWW Medien GmbH
Sperberhorst 6
22459 Hamburg
Telefon 040 55 49 69-0

Der Bezugspreis ist mit dem Mitglieds-
beitrag abgegolten. Mit Namen oder
Initialen des Verfassers gekennzeichnete
Beiträge oder Zitate geben nicht unbe-
dingt die Meinung der SVG Hessen eG
sowie des Fachverbandes Güterkraft-
verkehr und Logistik Hessen e.V. wieder.

ISSN-Nummer: 1435-411X

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in den meisten Artikeln nur die männliche Sprachform verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten selbstverständlich gleichwohl für alle Geschlechter.



ClimatePartner
klimaneutral



Erleben,
was verbindet.

Business Mobil Tarife

ÜBERZEUGEND UNTERWEGS

- 15 % Preisvorteil² auf den monatlichen Grundpreis
- 15 % Preisvorteil³ auf Endgeräte
- 15 % Preisvorteil³ auf Zubehör
- Einmaliger Bereitstellungspreis von 25,17 € entfällt

Weitere Infos:

- Verbandshotline: 0800 33 06009
- E-Mail: verbaende-vorteil@telekom.de
- In Ihrem Telekom Shop: telekom.de/terminvereinbarung

Auch für Ihre
Mitarbeiter für die
private Nutzung¹



Ihre Verbandsvorteile
im Überblick

Alle Preise netto und zzgl. gesetzlicher USt. 1) Gilt für Mitarbeiter von Unternehmen, die jeweiliges Verbandsmitglied der berechtigten Verbände im Rahmenvertrag MA 195 sind. Wir behalten uns vor, die Legitimation zu prüfen. 2) 15 % Verbandsvorteil gilt in Verbindung mit dem Neuabschluss und bei Vertragsverlängerung eines 24-Monats-Vertrags in den Tarifen Business Mobil S bis L ohne und mit Smartphone sowie mit Top-Smartphone. Der einmalige Bereitstellungspreis in Höhe von 25,17 € entfällt. 3) 15 % Verbandsvorteil auf den zzgl. anfallenden einmaligen Kaufpreis für das Endgerät – je nach gewähltem Endgerät und Tarif. Gilt nicht für Premium Smartphones, Apple Endgeräte und Zubehör.