

TREIBSTOFF



Das Magazin für Transport, Verkehr und Sicherheit





COCKTAILWISSEN

VOLL [fɔl]

Mit diesen Fakten lässt sich Neugierde wecken, ein Gespräch in Fahrt bringen und ordentlich Eindruck schinden.

VOLLSORTIMENTER



Die internationale Saatgutbank auf Spitzbergen (Svalbard Global Seed Vault) lagert seit 2008 Sicherheitskopien von Saatgut aus aller Welt in einem 120 Meter langen Tunnel im Permafrost nahe Longyearbyen. Sie soll die Vielfalt von Nutzpflanzen vor Krisen wie Krieg, Naturkatastrophen oder Klimawandel schützen. Die Proben bleiben Eigentum der Einlagerer und werden nur auf deren Anfrage ausgegeben. Je nach Art sind die Samen bei konstant –18 Grad Celsius wissenschaftlichen Schätzungen zufolge bis zu 10.000 Jahre haltbar. Zuletzt hatte Syrien Samenbestände abgefordert.

FRIEDVOLL



Island gilt im Global Peace Index (GPI) als friedlichstes Land der Welt. Das zeigt sich an hoher innerer Sicherheit und Stabilität bei zugleich geringer Militarisierung. Obwohl Island NATO-Gründungsmitglied ist, hat es kein eigenes Militär. In Sachen Sicherheit setzt der Staat auf Bündnispartnerschaft und internationale Kooperation. Mehr Infos zum GPI: kurzlinks.de/gpi

PRACHTVOLL



Ein schöner Blumenstrauß ist oft alles andere als nachhaltig: Im Winter wachsen in unseren Breitengraden viele Schnittblumen nur mit viel Energie, künstlichem Licht und Wärme. Deshalb wird ein Großteil in wärmeren Ländern teils unter schlechten Arbeitsbedingungen und mit Pestiziden angebaut, für den Transport zusätzlich behandelt und verbraucht dort wertvolle Ressourcen. Dem entgegen stellt sich die Slowflower-Bewegung, die saisonal frische oder eben Trockenblumen aus hiesigem Anbau verarbeitet. Mehr Infos: kurzlinks.de/slowflower

VOLLMONDFREUDE



406.771 Kilometer – kein Mensch war jemals weiter von der Erde entfernt als die vier Astronauten der Artemis-2-Mission im April 2026. Die faszinierenden Ausblicke aus ihrer Kapsel auf Mond und Erde hat die Nasa live mit Zuschauern rund um den Globus geteilt und so die Mission zu einem weltweit viralen Ereignis gemacht. Legendär sind die per Funk übermittelten Beschreibungen der überwältigten Astronauten von nie zuvor erblickten Mondkratern und -bergen – die dann mit nahezu nüchterner Bestätigung vom Bodenpersonal quittiert werden: „Copy, moon joy“, zu Deutsch: „Verstanden, Mondfreude.“

VOLLBLUT



Täglich werden in Deutschland rund 15.000 Blutspenden benötigt. Etwa 19 Prozent des Blutes werden für Krebspatienten benötigt, rund 16 Prozent entfallen auf Herzkrankungen. Unfälle machen hingegen nur einen kleinen Teil des Gesamtbedarfs aus. Sechs Blutspendedienste des Deutschen Roten Kreuzes organisieren hierzulande bis zu 40 Termine im Jahr und organisieren die Logistik. Das meiste Blut wird seit Jahren im bayerischen Landkreis Haßberge gespendet, dort erscheinen pro Jahr rund 7.500 Spender. Wie oft eine Person jährlich spenden darf, regelt das Transfusionsgesetz – mit Mindestabstand von 56 Tagen. Frauen dürfen viermal, Männer sechsmal an die Nadel.





VOLL IM FLOW

Liebe Leserinnen und Leser,



seit nunmehr zehn Jahren erscheint zweimal jährlich unser Kundenmagazin TREIBSTOFF. Als wir 2016 die Erstausgabe herausbrachten, waren wir unsicher, ob das Konzept – ein Themenschwerpunkt aus verschiedenen Blickwinkeln – tragen würde. Heute wissen wir: An spannenden Inhalten herrscht kein Mangel, sofern wir Sie, unsere Leserschaft, konsequent in den Mittelpunkt stellen. Der Schwerpunkt dieser Ausgabe lautet „Voll“ und bietet wieder abwechslungsreiche Lektüre:

„Voll getäuscht“ fühlen sich leider immer mehr Verlader und Spediteure, die Opfer von Betrug durch sogenannte Phantomfrachtführer werden – siehe unsere Titelstory ab Seite 10. Die Reportage über Vollmilch-Logistik zeigt, wie hochprofessionell die getakteten Sammelfahrten der Meierei Nordsee-Milch heute ablaufen. Unser Redaktionsteam durfte Fahrer Maik Wieß auf einer Tour begleiten (ab Seite 15).

Zu Besuch waren wir außerdem bei der Spedition Herbst in Bamberg. Frank und Sandra Herbst führen das Familienunternehmen in fünfter Generation und haben es mit einer Drei-Säulen-Strategie voll und ganz auf Nummer zukunftsicher ausgerichtet (ab Seite 18). Um Wertvolles geht es bei Jan Bode aus Reinbek: Seine Umzugsspedition transportiert Tresore und Geldschränke.

Gerade komplizierte Herausforderungen, bei denen andere abwinken, reizen ihn besonders (ab Seite 26).

Zu Gast war ich zudem beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) in Köln. Präsident Christian Hoffmann erklärte mir, wie sein Team die Transitachsen unter voller Kontrolle behält und als wichtige Schnittstelle zwischen Staat und Logistik fungiert (ab Seite 38).

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen. Übrigens: Alle Ausgaben der letzten zehn Jahre können Sie auch in der TREIBSTOFF-App (für iOS und Android) nachlesen.

Ihr

Jan Zeibig

PS: Anmerkungen? Schreiben Sie an treibstoff@kravag.de



Zugriff auf alle bisherigen Ausgaben erhalten Sie über die Treibstoff-App.



Android



iOS



Volle Täuschung Seite 10

Neue Betrugsmasche im Zuge der Digitalisierung: So reißen sich Phantomfrachtführer ganze Ladungen unter den Nagel.



IMPRESSUM

Herausgeber:
KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG
Dr. Jan Zeibig (verantwortlich)
Heidenkampsweg 102
20097 Hamburg
E-Mail: treibstoff@kravag.de

Verlag:
DVV Media Group GmbH, Hamburg
Sven Mentel, Projektleitung (men), Julia Schwericke, Jannis Engel
www.dvvmedia.com

Autoren: Bettina Brüdgam (bb), Juliane Gringer (jg)
Layout: Jens Kaiser, Hamburg, www.mexmedien.de
Druck: Silber Druck, Lohfelden, www.silberdruck.de

Nº 1 INHALT

Bildgeschichten 6

Der Manali-Leh-Highway – eine der gefährlichsten Straßen der Welt

Meldungen 8

Kurz und bündig aus dem Straßenverkehrsgewerbe

TITEL: Volle Täuschung 10

So funktioniert die Betrugsmasche von Phantomfrachtführern

Unterwegs mit dem Milchmann 15

Auf Sammelfahrt mit Maik Wieß von Nordsee-Logistik

Fünf Generationen auf drei Säulen 18

Frank und Sandra Herbst haben ihr Familienunternehmen auf Nummer zukunftsicher ausgerichtet

Vollbremsung 22

Selbst voll beladen kommen moderne Lkw schneller zum Stehen, als viele denken

Voll daneben 24

Realitätsferne EU-Vorgaben zur CO₂-Einsparung regen die Trailerhersteller auf

Wortwechsel 25

Drei Fragen an Stephan Böschemeier, Vorstand der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr



Anspruchsvolle Fracht 26

Die Spedition Jan Bode organisiert komplexe Umzüge kreativ und zuverlässig

„Hier geht's voll und ganz um dich“ 30

Gastbeitrag von Führungskräfte-Coach Frank Mehlin, Gründer des Vereins Future Me

Notfallplan für Brot und Butter 32

Die Kühne Logistics University forscht an Maßnahmen zur Lebensmittelversorgung im Krisenfall

Autonome Disposition 34

Wie verändern umfassende KI-Systeme die Rolle des Disponenten?

Voll verschleiert 36

Getarnte Prototypen neuer Lkw und Busse im Extremtest

Gibt's das? 37

Straßenbeleuchtung in tiefem Rot zum Schutz der Natur

Fairer Wettbewerb auf der Straße 38

BALM-Präsident Christian Hoffmann empfing KRAVAG-Vorstand Jan Zeibig in Köln

Stilvoll 42

KRAVAG-Sneaker zu gewinnen

Safari für mehr Sicherheit 43

Die „Safety Safari“ hilft den Kleinsten, gefahrlos durch den Straßenverkehr zu kommen



Fünf Generationen auf drei Säulen

Seite 18

Als Logistiker aus Bamberg ist die Spedition Herbst breit aufgestellt.

Autonome Disposition

Seite 34

Übernimmt künstliche Intelligenz bald vollständig die Dispo?



Redensart **Seite 38**

Präsident Christian Hoffmann erklärte bei einem Hausbesuch in Köln, wie das Bundesamt für Logistik und Mobilität als Schnittstelle zwischen Staat und Transportwirtschaft wirkt.





BILDGESCHICHTEN

VOLLES RISIKO

Enge, kurvige Schotterpisten und überladene Lkw: Der Manali-Leh-Highway gilt als eine der gefährlichsten Straßen der Welt.

Wer hier einen Fehler macht, riskiert den Absturz. Der berühmte Manali-Leh-Highway in Indien führt an steilen Hängen und tiefen Abgründen entlang zum Himalaja und verbindet die Städte Leh und Manali. Er gehört zu den weltweit gefährlichsten Straßen. Die Route passiert fünf der höchsten Bergpässe der Erde, die sich bis auf 5.325 Meter Höhe hinaufschrauben. Die unbefestigten Trassen sind dabei oft nur einspurig angelegt. Zudem drohen Steinschläge, Erdbeben und im Winter Schneemassen. Befahrbar ist die riskante Straße deshalb nur von Juni bis Mitte September.

Meist mit kaum mehr als 20 km/h schieben sich die Fahrzeuge über die waghalsige Piste; jedweden Übermut zügeln abgestürzte Trucks und Busse, die den Weg säumen. Solche Unglücke passieren hier fast täglich – auch weil viele Lkw völlig überladen und dadurch schwer zu kontrollieren sind.

Gefährliche Strecken gibt es jedoch ebenso hierzulande, wobei schlecht fixierte Ladung im Güterverkehr immer wieder schwere Unfälle und hohe Sachschäden verursacht. Um dieses Risiko zu verringern, unterstützen die Straßenverkehrsgenossenschaften Unternehmen, beispielsweise mit Seminaren zur Ladungssicherung und im Onlineshop mit passendem Sicherheitszubehör.

bb 



Mehr Infos:

>> kurzlinks.de/ladungssicherung

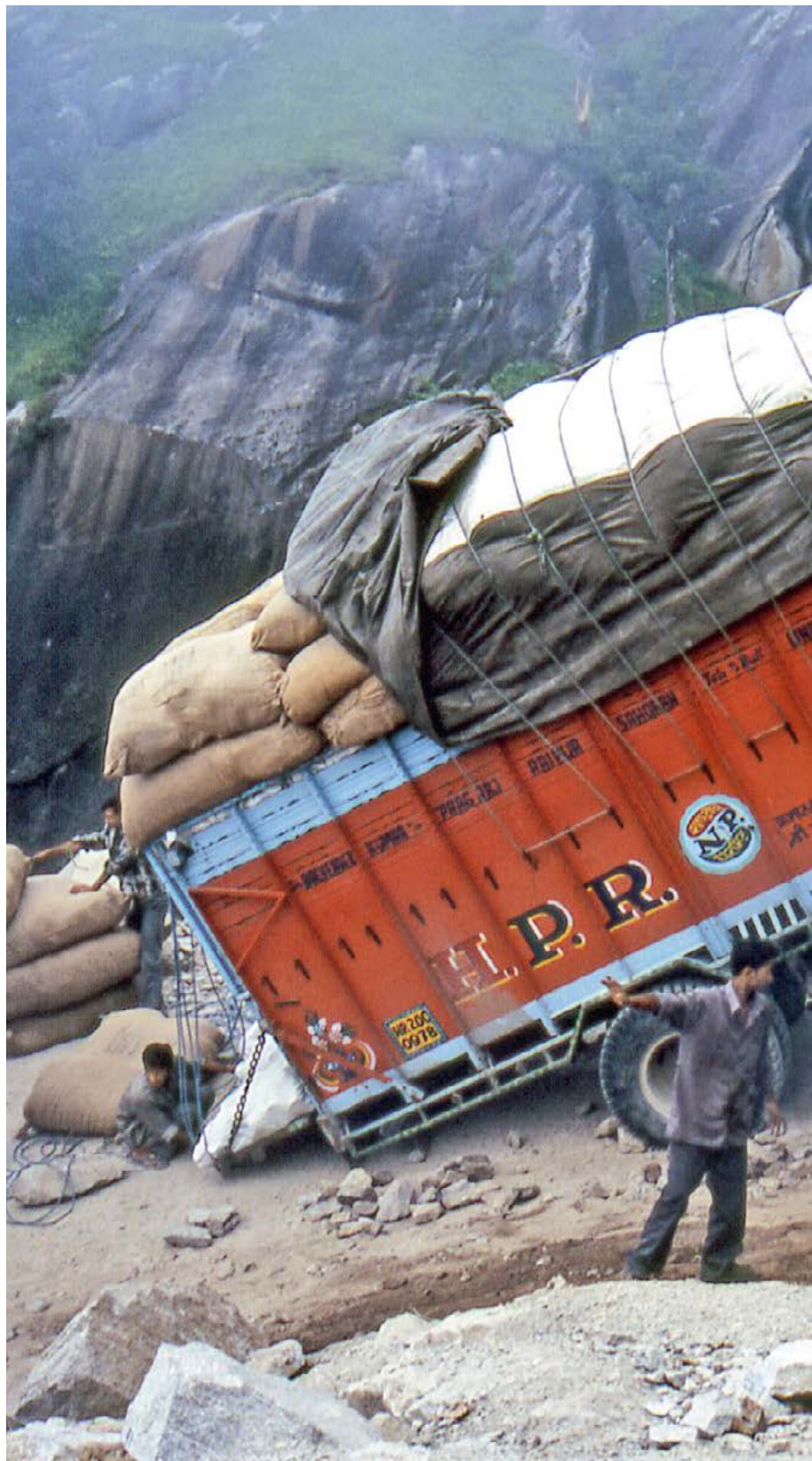




Foto: Peter Krimbacher/Wikimedia Commons/CC BY-SA 4.0



ELEKTRIFIZIERUNG

Neuer Megawatt-Ladepark

Einen zukunftsweisenden Ladepark für elektrische Lkw und Busse haben die Dettendorfer Gruppe und der Regionalversorger Energie Südbayern – im Zusammenschluss als Dettendorfer Energy – gemeinsam mit Amenda Transporte Ende April im bayerischen Langenbruck, direkt an der A9, eröffnet. Der erste öffentliche Truck-Megawatt-Ladepark Südbayerns verbindet das verbreitete Combined Charging System (CCS), das vor Ort eine Ladeleistung von bis zu 600 Kilowatt bietet, mit dem innovativen Megawatt Charging System (MCS) mit bis zu einem Megawatt, welches speziell für schwere Nutzfahrzeuge zum Schnellladen entwickelt wurde. Fünf Lkw können hier gleichzeitig Strom tanken.



Zeigen Sie uns Ihren Lkw!

Sie möchten Ihren Lkw mit KRAVAG-Werbung prominent in einer der nächsten TREIBSTOFF-Ausgaben sehen? Dann senden Sie uns ein Foto von seiner Schokoladenseite! Wir drucken Ihr Bild großformatig auf dem Rückumschlag. Wichtig: Nur Aufnahmen im Hochformat können verwendet werden. Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen an treibstoff@kravag.de



INNOVATION

Autonom ohne Fahrerkabine

Mit dem „Humble Hauler“ präsentiert das US-Unternehmen Humble Robotics einen innovativen Ansatz im Güterverkehr: einen vollständig autonomen, elektrischen Lkw ohne Fahrerkabine. Der Verzicht auf die Kabine schafft zusätzlichen Raum für Fracht und Technik. Ausgestattet mit Kameras sowie LiDAR-Technologie (Light Detection and Ranging), also der Abstandserkundung per Laser, und Radarsystemen kann das



Fahrzeug seine Umgebung erfassen, tote Winkel eliminieren und mithilfe moderner KI-Modelle selbstständig navigieren.

Das schwedische Technologieunternehmen Einride schickte bereits Ende 2025 erstmals einen elektrischen Lkw ohne Kabine über eine Landesgrenze. Im Rahmen eines EU-Projekts erfolgte der fahrerlose Transport von Schweden nach Norwegen mit digitaler Zollabwicklung. Gesteuert und überwacht wurde das Fahrzeug aus der Ferne über eine Plattform.

FORSCHUNG

Fahrendes Messlabor

Im Forschungsprojekt „CargoTrail-Sense_AI“ wird an der Fachhochschule Dortmund unter der Leitung von Yves Rosefort (Foto) an intelligenten Trailerlösungen gearbeitet, die während der Fahrt präzise Achslasten sowie die Ladungsverteilung messen und Schlaglöcher melden. Mithilfe von Sensoren und intelligenter Software werden kontinuierlich

Daten erfasst und ausgewertet. Erste Ergebnisse zeigen eine hohe Genauigkeit. Für Speditionen bietet das System erhebliche Vorteile: Überladungen können vermieden und Wartezeiten an stationären Waagen eingespart werden. Darüber hinaus lassen sich Wartungsbedarfe früh erkennen, etwa bei Reifen und Bremsen.



WETTBEWERB

Chinas E-Lkw kommen

Mehrere chinesische Elektro-Lkw-Hersteller planen, noch im Jahr 2026 auf dem europäischen Markt anzutreten, darunter BYD, Farizon, Sany, Sinotruk, Windrose und SuperPanther. Ihre Fahrzeuge könnten laut Experten bis zu 30 Prozent günstiger sein als derzeit verfügbare Modelle in Europa. Während emissionsfreie (überwiegend batterieelektrische) schwere Nutzfahrzeuge in China bereits knapp ein Drittel der Neuzulassungen ausmachen, hinkt Europa noch deutlich hinterher. In der Europäischen Union erreichten die Stromer gerade einmal einen Anteil von 4,2 Prozent der Lkw-Verkäufe im Jahr 2025. Gut denkbar, dass sich das Blatt bald wendet. Wenn die Konkurrenz aus China die Preise am Markt senkt, könnte die Verbreitung von Elektro-Lkw auch in Europa schneller vorankommen.



REFORM

Teurer Lkw-Führerschein



Deutschland gehört zur Spitze: In anderen europäischen Ländern kostet der Lkw-Führerschein teils deutlich weniger als hierzulande. In Österreich liegt die Klasse CE bei knapp unter 3.000 Euro, in Frankreich belaufen sich die Kosten auf rund 6.000 Euro, in Tschechien auf etwa 4.000 Euro. Hierzulande zahlt man für die Klasse CE etwa 8.000 Euro.

Günstiger werden könnte es mit der Reform der Fahrschulausbildung, die das Bundeskabinett Ende Mai auf den Weg gebracht hat; damit sollen auch die Kosten für den Lkw-Führerschein sinken. Das Gesetzespaket sieht unter anderem vor, Sonderfahrten zu streichen, den Fragenkatalog im Theorieunterricht zu reduzieren, die Vorgaben für Schulungsräume zu lockern und zuzulassen, dass sich Fahrschüler eigenverantwortlich Wissen aneignen.



TITEL

VOLLE TÄUSCHUNG

Phantomfrachtführer erfinden immer wieder neue Tricks. Wie Transporteure dabei hohen Schäden vorbeugen können.

Ein aufgeregter Anrufer meldete sich am 24. Dezember zu Hause bei Georg Dettendorfer jun.: Der saarländische Spediteur am anderen Ende der Leitung wollte dringend wissen, wo denn bloß sein Lkw mit der Ladung Parfüm bleibe, den die Spedition Dettendorfer in seinem Auftrag transportiert habe. Nach Überprüfung der E-Mails, die angeblich von einem Mitarbeiter von Dettendorfer stammen sollten, stellte sich heraus, dass die Domain in einem Detail nicht stimmte: Die Landeskennung am Ende lautete statt „.at“ für Österreich „.co“ für Kolumbien – leicht zu verwechseln mit der Endung „.com“, die für „commercial“, also geschäftlich steht.

AUGEN AUF!

Ganz genau hinschauen, wird wichtiger. Denn Identitätsdiebstahl und Datenklau zählen mittlerweile zu den größten Risiken der Branche. Soge-

nannte Phantomfrachtführer oder Fake Carrier, wie Dettendorfer sie nennt, geben sich als seriöse Unternehmen aus. Dafür gründen sie Scheinfirmen oder – was weit öfter vorkommt – verändern in der E-Mail-Adresse von Firmen nur einen Buchstaben und reproduzieren geschickt etwa Briefköpfe, EU-Lizenzen, Versicherungsbestätigungen oder Handelsregistrauszüge und nicht selten gleich die komplette Website. Original und Fälschung lassen sich dann kaum noch auseinanderhalten. Der wirtschaftliche Schaden ist oft immens, schließlich nehmen die Kriminellen

meist ganze Ladungen wertvoller Fracht an sich, um sie weiterzuverkaufen. „Das Thema hat gerade in den vergangenen Jahren rasant an Fahrt aufgenommen; im Jahr 2025 ist die Anzahl der Fälle nochmals exponentiell gestiegen“, sagt Niels Beuck, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSL) und Experte für Sicherheitspolitik. Nach den Zahlen des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sind die bei den Versicherern aufgelaufenen Schäden von rund 5,1 Millionen Euro im Jahr 2023 auf hochge-





rechnet gut 35 Millionen Euro* angewachsen – das Siebenfache von vor zwei Jahren.

BETRUGSVERSUCH IM STUNDENTAKT

Wie sehr das Problem zunimmt, erlebt auch Dettendorfer jun., der die österreichische Niederlassung der gleichnamigen Speditionsgruppe in Kufstein leitet. Die IT-Abteilung hat zwischen August 2025 und April 2026 über 70 Versuche von Fake Carriern im Unternehmen registriert – und deren Domains gesperrt. „Es vergeht keine Woche, in der wir es nicht mehrmals mit dieser Problematik

zu tun haben.“ Sei es, dass jemand versucht, mit dem Namen der Spedition Ware zu erschleichen, wie in dem Fall, der sich Weihnachten zutrug, oder eben unter falscher Identität seine Dienste anbietet. „Wir selbst sind zum Glück noch nicht auf diese Masche hereingefallen, aber zwei unserer Transportpartner haben Ware, die wir an sie disponiert hatten, an Betrüger übergeben“, erzählt Dettendorfer.

So beauftragte zum Beispiel einer seiner langjährigen Subunternehmer aus Oberösterreich einen weiteren Frachtführer, 24 Tonnen Fliesen im ita-

lienischen Modena abzuholen. Am Tag darauf hätten sie eigentlich in Salzburg ankommen sollen. Dort betreibt Dettendorfers Kunde, ein Fliesenimporteur, ein Außenlager. „Am Brenner stauen sich oft die Fahrzeuge – insofern waren wir nicht sofort alarmiert. Nach einem weiteren Tag haben wir nachgeforscht, wo die Ware bleibt“, berichtet Dettendorfer. Einige Stunden später war klar: Sein Subunternehmer war einem Betrüger, der bereits die gesamte Woche für ihn Ladungen eingesammelt hatte, auf den Leim gegangen. „Als wir die Papiere sahen, fiel zuerst auf, dass die Versicherungspolice untypischerweise auf Heiligabend ausgestellt war, auch wenn dieser vielfach noch als halber Arbeitstag gilt. Schließlich stolperten wir über die fehlende persönliche Unterschrift des Sachbearbeiters. „Unser Sub wollte es erst nicht wahrhaben, aber für uns bestand da kein Zweifel mehr.“

POLIZEI ERMITTELT

Dass sich solche Fälle häufen, hat seine Gründe: Mehr und mehr Logistiker organisieren ihre Aufträge über Frachtenbörsen. „Und mit neuen Technologien und künstlicher Intelligenz lassen sich Dokumente, Websites und E-Mail-Adressen noch einfacher fälschen“, sagt ein Spezialermittler vom Landeskriminalamt Brandenburg, der anonym bleiben muss. Sein Team in der Dienststelle Cottbus konzentriert sich seit gut einem Jahr darauf, Phantomfrachtführer aufzuspüren. Keine einfache Aufgabe. Denn die Täter, die häufig aus dem Ausland kommen, verstehen es meisterhaft, ihre Methoden zu optimieren und Spuren zu verwischen. „Inzwischen hacken die Täter meist Nutzerkonten der Online-Frachtenbörsen und fädeln sich so in die Transportkette ein.“ Neuerdings heuern sie anschließend einen seriösen Transpor-



TITEL

teur an, der die Ware abholt. Vorher soll er diese manchmal noch fotografieren und die Bilder an die Hintermänner senden. „So sichern sich die Diebe ab, hochwertige Fracht abzugreifen“, erläutert der Brandenburger Kriminalhauptkommissar. Der gutgläubige Frachtführer liefert die Ladung dann ab, wobei seine falschen Auftraggeber kurz vorher noch die Zieladresse ändern. Bisweilen werden sogar verschiedene Subunternehmen zwischengeschaltet, um das Transportgut gleich mehrfach umzuleiten – eine Bezahlung erhalten sie nie.

SCHWACHSTELLE STRESS

„Die Kriminellen machen es sich zunutze, dass in der Transportbranche ein hoher Zeit- und Kostendruck herrscht.“

Im allgemeinen Stress falle es den Disponenten nicht immer auf, wenn in der E-Mail-Korrespondenz die Domain mit „.com“ statt mit „.de“ endet oder ein zusätzlicher Buchstabe im Firmennamen auftaucht. Von einer neuen perfiden Taktik weiß Dettendorfer zu berichten: „In letzter Zeit kursieren E-Mails mit Links zu Websites, über die man

scheinbar Lkw mit freien Ladekapazitäten tracken kann.“ Tatsächlich startet aber, sobald der Link angeklickt wird, der Download einer Malware. Diese übermittelt die Stammdaten des Unternehmens und der Kunden sowie die Authentifizierungscodes von Schnittstellen an die Betrüger. Alle paar Tage ändern die Verbrecher dabei die Namen von Websites und Links.

„Die finanziellen Schäden gehen mitunter in die Millionen; die Täter agieren immer dreister“, so der Ermittler. Die Speditionen, deren Adressen sie für ihre Machenschaften missbrauchen, verlieren ebenfalls. Bei Dettendorfer meldeten sich über mehrere Wochen noch zehn weitere Spediteure, die der Fake Carrier unter seinem Namen kontaktiert hatte, die aber zum Glück nicht auf die Domain mit der kolumbianischen Endung hereingefallen waren. „So etwas zieht unseren guten Ruf in Mitleidschaft“, ärgert sich Dettendorfer. Als er die falsche E-Mail-Adresse aus Kolumbien von der

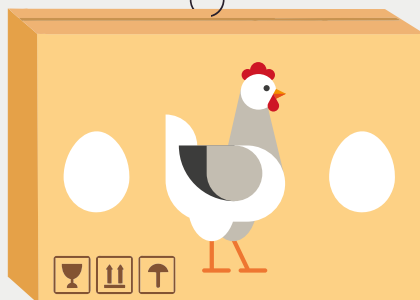
Polizei sperren lassen wollte, musste er erfahren, dass dafür ein kompliziertes Verfahren über unterschiedliche Instanzen – teils im Ausland – nötig sei. Bei missbräuchlich verwendeten Firmendomains mit deutscher Endung wendet sich Dettendorfer inzwischen sofort an seinen Registrar, also den Dienstleister, der den Domainnamen registriert und verwaltet. „Über diesen Weg funktioniert die Abschaltung am besten.“

Die üblen Täuschungsmanöver gelingen auch oft so reibungslos, weil die Täter die Logistikbranche, Abläufe und Fachtermini sehr genau kennen. Sie beobachten den Markt intensiv und wissen, welche Unternehmen zusammenarbeiten. Ob Rum und Champagner, hochwertige elektronische Geräte, Markenschuhe, E-Bikes oder Brennstoffe wie Gas und Kohle – abgesehen haben sie es auf alles, was sich einfach und schnell zu Geld machen lässt. Das Diebesgut geht dabei häufig ins Ausland und taucht später auf legalen Handelsplattformen wieder auf. Eine Ladung Kaffee landet so beispielsweise ohne



Niels Beuck, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLV)





viel Aufhebens in der Gastronomie. „Selbst eine Fuhrer mit Eiern wurde schon gestohlen; angesichts der hohen Eierpreise lag ihr Wert bei 120.000 Euro“, erzählt besagter Kriminalbeamter.

SORGFALTPFLICHT BEACHTEN

Für Spediteure können die skrupellosen Trickserien an die Substanz gehen, zumindest wenn sie ihre Transportpartner allzu sorglos auswählen. „Die Frachtenbörsen gestalten ihre allgemeinen Geschäftsbedingungen so, dass sie nicht haften. Die Spedition hingegen muss sich den Verlust durch das betrügerische Unternehmen voll zurechnen lassen“, sagt Dr. Andreas Zink, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht in Hamburg. „Die Verkehrshaftungsversicherung deckt dann nicht unbedingt den kompletten Schaden ab. Kürzungen um gut 30 Prozent drohen, wenn die Sorgfaltspflicht verletzt wird.“ Ein richtungsweisendes Urteil (Az. 18 U 212/22)

stammt vom Oberlandesgericht Düsseldorf dazu: Danach können Spediteure einen Teil ihres Versicherungsschutzes verlieren, wenn sie fremde Frachtführer nicht ausreichend kontrollieren. In dem Fall verschwand Ware mit einem Streitwert von rund 1,8 Millionen Euro – für gut 550.600 Euro musste der arglose Spediteur selbst aufkommen. „Der GDV möchte ohnehin die Musterbedingungen anpassen, um höhere Selbstbehalte bei Phantomfrachtführer-Schäden zuzulassen und Vorgaben zu Schulungen für Spediteure einzuführen“, berichtet Zink. Ein Subunternehmer, der vom Phantomfrachtführer beauftragt wird, haftet grundsätzlich zunächst nicht,

KRAVAG



Gastgeber Stefan Körlin von der SVG Westfalen-Lippe zusammen mit SVG-Kundenberater Lukas Hüning, Alexander Gsell von KRAVAG, Rechtsanwalt Dr. Andreas Zink von der Kanzlei REMÉ und Havariekommissar Bernhard Schwarz von AS Consulting (von links). Moderiert wurde das Expertenforum von Anja Ludwig.

Expertenforum mit Rekordbeteiligung

„Das Thema Phantomfrachtführer brennt der Branche unter den Nägeln“, sagt Anja Ludwig, Leiterin des KRAVAG-Kompetenzzentrums, mit Blick auf 560 Teilnehmer beim digitalen Expertenforum Ende April. Fachleute aus Praxis und Recht informierten über Vorgehensweisen der Täter und wirksame Präventionsmaßnahmen. In enger Kooperation mit KRAVAG und den Straßenverkehrsgenossenschaften entwickelt die SVG-Akademie derzeit eine Onlineschulung für Disponenten und andere Mitarbeiter in Speditionen und Transportunternehmen. „Wir verstehen uns als Partner des Transportgewerbes – und Schadenprävention hat bei uns einen besonders hohen Stellenwert.“



Georg Dettendorfer jun., Niederlassungsleiter der Dettendorfer Spedition Austria



„aber auch er muss seine Auftraggeber unter die Lupe nehmen, sonst trägt er unter Umständen eine Teilschuld“, verweist Zink. Urteile zu Phantomfrachtführern sind derzeit noch rar, meist einigen sich die Betroffenen über einen Vergleich.

NEUE MASCHEN KENNEN

„Prävention ist das beste Mittel, damit Schäden gar nicht erst auftreten“, betont Beuck. Am Anfang gehe es darum, das Bewusstsein für die Strategien der Fake Carrier zu schärfen. Bei Dettendorfer werden die Disponenten schon seit geraumer Zeit mit Merkblättern von KRAVAG geschult. Zudem informiert der Niederlassungsleiter sie stets über die aktuellen Fälle, um sie für neue Tricks zu sensibilisieren. Die Kontaktdaten sorgfältig zu überprüfen, gehört heute ebenso selbstverständlich dazu, wie die Dokumente, etwa Versicherung und EU-Lizenz, akribisch auf Fehler abzuklopfen. „Wenn wir skeptisch sind, rufen wir zudem an. In einem persönlichen Telefonat lässt sich besser einschätzen, wie seriös ein Unternehmen ist.“ Die Frachtenbörse Timocom, mit der Dettendorfer arbeitet,



Dr. Andreas Zink, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht

bietet zudem einen kostenlosen E-Mail-Check, der die Adressen mit den Stammdaten vergleicht. Den nutzt das Team stets und bewegt sich, um die Aufträge abzuwickeln, möglichst nur in den gesicherten Chats der Plattform. „Die Betreiber der Onlineplattformen stellen sich inzwischen ihrer Verantwortung und versuchen, Sicherheitslücken zu schließen“, beobachtet Beuck. Maßnahmen wie die Multi-Faktor-Authentifizierung sollen helfen, falsche Profile herauszufiltern, und verhindern, dass verbrecherische Firmen auf den Plattformen agieren können.

ORGANISIERTE KRIMINALITÄT

Die Fake Carrier im Nachhinein zu fassen, gestaltet sich schwierig. „Die Aufklärungsquote liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich“, sagt Beuck. Die Kriminellen agieren oft bandenmäßig und international vernetzt – sie organisieren die Abläufe hochprofessionell. Nicht nur in Brandenburg verfolgt das Landeskriminalamt konzentriert Phantomfrachtführer, sondern mittlerweile auch in Niedersachsen, Hessen und Nordrhein-Westfalen. „Wir tauschen Informationen mit den zuständigen Dienststellen in Deutschland aus, sprechen mit der Speditionsbranche und der Versicherungswirtschaft und wollen uns künftig enger mit den Frachtenbörsen abstimmen“, schildert der Ermittler. Da die Delikte meist über die Bundesgrenzen hinausgehen, ist auch Europol häufig eingebunden. Zudem ist die Brandenburger Polizei dabei, die Zusammenarbeit mit weiteren internationalen Stellen zu intensivieren. „Die Fälle sind komplex. Aber wir kooperieren mit immer mehr Beteiligten, und in den Landeskriminalämtern gewinnt das Thema zunehmend an Bedeutung – so steigt das Know-how und damit hoffentlich der Ermittlungserfolg.“

Dettendorfer rüstet derzeit seine eigenen Sicherheitsverfahren weiter auf. Die Spedition wird demnächst ein KRAVAG-Tool testen, das automatisch die Daten eines neuen Subunternehmens anhand verfügbarer Daten im Netz prüft und bei Auffälligkeiten Alarm schlägt. „In Sachen Prävention sind wir sehr gut aufgestellt. Das bremst allerdings unsere täglichen Abläufe spürbar“, so Dettendorfer. Für Aufgaben, die früher in fünf Minuten erledigt waren, benötigen die Disponenten jetzt teils 20 bis 30 Minuten – dafür gebe es aber im Nachgang weit weniger Probleme. *bb*





Fahrzeuge wie diese bringen die frische Milch vom Bauern zur Meierei von Nordsee-Milch.



UNTERWEGS MIT DEM MILCHMANN

Morgens um halb sechs startet Maik Wieß seine erste Tour: Ein Tankwagen mit Anhänger, 24.000 Liter Milch – und jedes Grad zählt.

Ein Dienstag im April, neun Uhr morgens: Maik Wieß steigt in seinen Tankwagen bei Nordsee-Logistik, Tochter von Nordsee-Milch, in Witzwort. Er fährt seit 20 Jahren Lkw, seit sechs Jahren ist er Milchsammler. Es ist seine zweite Tour heute, rund 60 Kilometer geht es durch die nordfriesische Marsch- und Deichlandschaft – zu Landwirt Joachim Meißner in Bendorf. Ein Hof mit 520



Fahrer Maik Wieß ist selbst gelernter Landwirt. Seit sechs Jahren fährt er Milch.

Kühen, über 500 Hektar Land und einem Melkstand, an dem 40 Tiere gleichzeitig gemolken werden können.

TEMPERATUR MUSS STIMMEN

Die Milch wird in zwei großen Kühltanks gesammelt – aus denen zapft Maik Wieß sie gleich in seinen Wagen. Noch bevor ein Tropfen fließt, checkt er jedoch die Temperatur: 5,5 Grad. Unter sechs Grad muss die Milch sein, wenn sie alle zwei Tage abgeholt wird. „Es könnte ja sein, dass die Kühlung kaputt ist und die Milch schon sauer“, sagt er. „Das muss man kontrollieren.“ Jetzt der Schlauch, Wieß schraubt ihn an den Milchtank. Hebel auf – die Milch läuft. Gut 1.000 Liter pro Minute zieht die Pumpe. Dabei gleicht die Luftfederung des Fahrzeugs das steigende Gewicht aus.



VOLLMILCH-LOGISTIK

Der Landwirt Joachim Meißner ist 65 Jahre alt, steht seit Jahrzehnten auf diesem Hof – und hat dabei keinen einzigen Tag Urlaub gemacht. Zum Jahresende übergibt er den Betrieb an einen Nachfolger aus der Region. Bis dahin sorgt er weiter dafür, dass die Tiere gesund bleiben, gut ernährt werden und zweimal täglich gemolken: nachts ab 3.15 Uhr und nachmittags ab 14.30 Uhr. Jeweils drei Stunden, drei Mann, 520 Kühe. Jede Kuh wird gewaschen, per Hand vorgemolken, dann setzt die Maschine an – zehn bis zwölf Minuten pro Kuh. Dann geht das Tier zurück in den Stall.

KÜHE SOLLEN SICH WOHLFÜHLEN

Meißner kennt seine Herde. Kuh Nummer 592? „Die gibt 32 Liter“, sagt er aus dem Kopf. 600 bis 700 Kälber werden hier pro Jahr geboren. Und wenn morgens die Tore aufgehen, laufen die Kühe von allein zum Melkstand. „Die kennen ihre Zeiten“, sagt Meißner. Was gute Milch braucht? „Energie im Futter“: Grassilage, Maissilage, Mineralfutter, Rüben – aufgewertet mit Mais- und Rapsschrot. Und: Ruhe. „Wenn Kühe Stress haben, werden sie nervös“, erklärt er. „Weniger Wiederkauen, weniger Milch, höhere Zellzahl.“

Letzteres würde auf Entzündungen hindeuten, dann dürfte die Milch nicht verarbeitet werden. Deshalb: Stroh statt Spaltenböden, Bürsten zum Scheuern, Platz und frische Luft. „Wir haben Vorzugsmilch QM++.“ Die Milchkühe werden entsprechend unter Außenklima-Bedingungen gehalten, können sich ständig bewegen. Ob das hier ein Vorzeigebetrieb ist? „Das kann ich nicht sagen“, sagt Meißner. „Aber wenn wir Geld verdienen wollen, müssen die Kühe sich wohlfühlen. Und dafür müssen wir was machen.“



Rund 24.000 Liter frische Milch holt Maik Wieß alle zwei Tage bei Joachim Meißner (rechts) ab. Rund eine halbe Stunde dauert es, sie in die Tanks zu pumpen.

Nordsee-Milch arbeitet mit rund 250 Landwirten in der Region zusammen. Björn Kamann, Geschäftsführer von Nordsee-Logistik, erklärt: „Unsere Fahrer sind 365 Tage im Jahr unterwegs, ein Lkw ist 20 bis 22 Stunden am Tag verplant.“ 250.000 bis 300.000 Kilometer legt jeder Tankwagen pro Jahr zurück – in einem Umkreis von gerade einmal 100 Kilometern. Die Kühe kennen kein Wochenende. Also kennt es auch die Logistik nicht.

Während die Milch in den Tankwagen fließt, arbeitet die Bordelektronik mit. Das System erkennt über GPS automatisch jeden Hof, auf dem Wieß anhält. Lieferantennummern, Temperaturdaten, Mengen – alles wird digital erfasst. „Bei Touren werden die Daten automatisch an die Meierei übertragen“, erklärt er. Parallel zieht ein Gerät

an Bord bei jedem Landwirt automatisch Proben. Jede Flasche wird über Strichcode dem jeweiligen Hof zugeordnet.

LAST WIRD VERTEILT

Der Tankzug fasst rund 28.000 Liter. Aber Wieß lädt nie alles voll: „17.000 Liter könnte ich solo mitnehmen“, erklärt er, „aber dann wäre ich überladen.“ Also verteilt er: 12.000 Liter auf die Zugmaschine, 12.000 auf den Anhänger – 24.000 Liter insgesamt, sicher unter der 40-Tonnen-Grenze. Die Tanks auf dem Hof sind isoliert, die im Fahrzeug auch. Im Sommer wird aktiv gekühlt. Im Winter droht eher Einfrieren. „Dann musst du hinten am Anhänger immer die Leitung leer lassen“, sagt Wieß, „damit die Milch nicht drinnen einfriert.“ Jedes Grad zählt, das ganze Jahr über.



Oben links: Bauer Meißner kennt jede seiner Kühe und sorgt täglich mit gutem Futter dafür, dass sie gesund bleiben.



Oben rechts: Nordsee-Logistik-Geschäftsführer Björn Kamann und die Meierei in Witzwort



Links: Schon direkt im Tanklastzug werden automatisch Proben genommen. So kann jederzeit nachvollzogen werden, ob die Qualität stimmt.

KOMPLETTE REINIGUNG

60 Kilometer später, zurück in Witzwort. Wieß fährt den Tankzug rückwärts durch das Tor der Abtankhalle. Im kleinen Labor neben der Halle nimmt er Proben für pH-Wert und Hemmstofftest. Wäre der pH-Wert zu niedrig, wäre die Milch sauer. Wäre er zu hoch, wäre zu viel Wasser drin. Der Hemmstofftest prüft auf Antibiotika. „Manchmal rutscht eine Kuh dazwischen, die behandelt wurde“, sagt er. „Das passiert aus Versehen, aber das darf halt nicht sein.“ Heute ist, wie an den allermeisten Tagen, alles in Ordnung: Die Milch fließt in die Tanks der Meierei. In rund zwei Tagen wird sie verpackt im Laden stehen.



Wenn die Milch bei der Meierei ankommt, werden direkt Proben im Labor geprüft. Wenn alles passt, wird sie in die Silotanks gegeben.

In der Halle beginnt die Reinigung des Fahrzeugs: Vorspülen, eine Viertelstunde Lauge, nachspülen. Von außen schrubben. In 24 Stunden muss jedes Fahrzeug einmal komplett gereinigt sein. Gegen 17 Uhr hat Maik Wieß Feierabend. Nach rund zehn Stunden Arbeit. Nach vier Tagen Arbeit wird er zwei frei haben. „Der Job macht einfach Spaß“, sagt er, der selbst auch gelernter Landwirt ist. Der Tankzug ist wieder bereit für die nächste Tour. jg



FÜNF GENERATIONEN AUF DREI SÄULEN

Frank und Sandra Herbst führen die Bamberger Spedition Herbst in fünfter Generation. Mit 130 eigenen Fahrzeugen, über 150.000 Quadratmetern Logistikfläche und einer klaren Drei-Säulen-Strategie hat sich das Familienunternehmen vom reinen Transporteur zum integrierten Logistikpartner entwickelt.

Als es im zurückliegenden Winter so viel in Deutschland schneite wie selten zuvor, mussten besonders in Mittel- und Ostdeutschland Städte und Gemeinden stark streuen: Tausende Tonnen Salz und Sand wurden verbraucht, um Glätte zu bekämpfen und den Verkehr zu sichern. „Es war kein Jahrhundertwinter, aber ein Jahrzehntwinter“, beschreibt Frank Herbst die herausfordernde Saison. Sein Unternehmen, die Spedition Herbst, betreibt im Bamberger Hafen ein Salzlager – und als im Januar viele Kommunen gleichzeitig Bedarf anmeldeten, wurde daraus ein Stresstest für die gesamte Firma.

Tag und Nacht musste ausgeliefert werden, auch an Feiertagen. „Da hatte man die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister persönlich in der Leitung“, erzählt er, „und die argumentierten alle sehr engagiert.“ Priorisiert wurde nach Dringlichkeit und Versorgungsrelevanz. Aber auch als längst Annahmestopp für neue Aufträge herrschte, versuchten Frank Herbst und sein Team, noch alles möglich zu machen, was irgend-

wie ging: „Logistik ist am Ende kein Transport von A nach B, sondern das Management von Kundenerwartungen.“

HAUSEIGENE „H3-STRATEGIE“

Frank Herbst führt die Spedition seit 25 Jahren mit seiner Frau Sandra gemeinsam. Er wuchs in fünfter Generation zwischen Lkw und Tankstelle im Familienbetrieb auf, sie kam als gelernte Hotelbetriebswirtin über die Familie in die Branche hinein. Die 120 Jahre Unternehmensgeschichte sind für die beiden kein „Museumsstück“, sondern eher ein „gutes Familienrezept“: „Man kennt die Basis, aber man entwickelt sie ständig weiter.“

Zum Beispiel mit der hauseigenen „H3-Strategie“, die Transport, Lagerlogistik und Prozesslösungen mit eigener Infrastruktur kombiniert. Jede Sparte trägt sich selbst und verfolgt eigene Ziele – ein eng verzahntes Leistungspaket, in dem die Einzelteile einander stärken. „Wenn ein Kunde alle drei Bereiche nutzt, heißt er bei uns H3-Kunde“, erklärt Sandra Herbst. „Und wir feiern das immer als Erfolg, wenn aus einem



Frank und Sandra Herbst am Stammsitz im Bamberger Hafen – vor der hauseigenen Piaggio Ape im Firmendesign.

„Logistik ist am Ende kein Transport von A nach B, sondern das Management von Kundenerwartungen.“

Frank Herbst
geschäftsführender
Gesellschafter



H1-Kunden ein H2- oder H3-Kunde wird.“ Das Ziel: Mehr als zwei Drittel sollen regelmäßig mindestens zwei der drei Leistungssäulen nutzen.

SPEZIALTRANSPORTE UND IMMOBILIEN

Im Transportwesen hat sich Herbst als Nischenanbieter für Spezialtransporte positioniert, etwa für Futtermittel in Silofahrzeugen. 130 eigene Komplettladungen gehen täglich auf die Straße,

rund 70 weitere Aufträge wickeln Subunternehmer ab, mit denen sie seit Langem zusammenarbeiten. „Mit dem eigenen Fuhrpark wollen wir nicht mehr wachsen. 130 Fahrzeuge sind für uns eine gute Größe“, sagt Frank Herbst. Bamberg biete mit seiner Lage in der Metropolregion Nürnberg und der trimodalen Anbindung über die Straße, die Schiene und das Binnenschiff eine ideale Infrastruktur. „Egal ob Landkreis oder Stadt Bamberg – es ist ein großer

Wille da, die mittelständische Wirtschaft zu unterstützen.“

Bis 2009 war die Spedition Herbst rein transportorientiert. Dann begann Frank Herbst, mit eigenen Logistikimmobilien systematisch ein zweites Standbein aufzubauen. Angefangen hat es mit einer einmaligen Gelegenheit: Als der Stahlkonzern Klöckner seinen Standort in Bamberg aufgab, fuhren Frank und Georg Herbst kurzerhand



KUNDENPORTRÄT

nach Duisburg in die Konzernzentrale. „Wir kannten das Objekt in- und auswendig, weil wir dort immer be- und entladen hatten“, erinnert sich Frank Herbst. Ohne langes Prüfen boten sie an, alles zu übernehmen – und fuhren am zweiten Tag mit einem Handshake nach Hause. „Es war riskant, wir hatten noch keinen Kunden dafür. Aber als alles fertig war, war das Objekt ab dem ersten Tag komplett vermietet.“

VERLÄSSLICHKEIT ALS GRUNDLAGE

Heute bewirtschaftet Herbst über 150.000 Quadratmeter Logistikfläche in Oberfranken und zählt damit zu den größeren Anbietern von Logistikimmobilien in der Region – auch im Neubaussegment. Mosaiksteinartig, wie Frank Herbst es nennt, werden an 15 Standorten Flächen neu gebaut und vermie-

tet: „Die Immobiliensparte ist Krisen gegenüber besonders resilient. Und sie macht betriebswirtschaftlich viel Freude.“ Auch 75 Selfstorage-Boxen gehören zum Portfolio. „Die entstanden, weil wir eine kleine Fläche übrig hatten, die wir effizient nutzen wollten.“

„Die Immobiliensparte ist Krisen gegenüber besonders resilient. Und sie macht betriebswirtschaftlich viel Freude.“

Frank Herbst
geschäftsführender
Gesellschafter

berichtet Sandra Herbst. „Das kam richtig gut an: Die Nachfrage ist groß, wir arbeiten mit Wartelisten.“

Verlässlichkeit ist den beiden Unternehmen besonders wichtig: Diese sei in der Logistik keine Zusatzleistung, sondern die Grundlage, betont das Paar. Entscheidend seien funktionierende Prozesse, eine klare Kommunikation und schnelle Reaktionen im Problemfall. Strukturen und Abläufe im Unternehmen würden immer wieder hinterfragt und weiter optimiert. Vor zwei Jahren hatte sich das Team beispielsweise zum Ziel gesetzt, bewusst eine gute Fehlerkultur zu fördern: Ein Glas voller Bälle in der Küche zeugt davon – jeder Ball steht für einen Fehler. Sobald ein solcher erkannt worden ist und daraus entsprechende Maßnahmen zur Lösung oder Prävention abgeleitet worden sind, kommt für diesen ein weiterer Ball ins Glas. Auf Letzterem ist eine Linie aufgezeichnet. „Wir haben dem Team versprochen, dass es ein Pizzaessen für alle gibt, wenn die Bälle diese Linie überschreiten – weil Fehler nicht bestraft werden sollten, sondern wir lernen wollen, konstruktiv damit umzugehen“, erklärt Sandra Herbst.

MEHR FREIRAUM DURCH NEUE STRUKTUREN

Die Verantwortung im Unternehmen haben sie und ihr Mann im Laufe der Jahre bewusst neu verteilt. 2010 führte die Familie eine Zwischenebene ein, indem sie Teamleiter einsetzte; ab 2017 kamen Prokuristen in die Geschäftsleitung. Die Führungsebene umfasst heute fünf Personen: drei Frauen und zwei Männer. Davon sind viele schon lange Teil der Spedition Herbst: Prokuristin Christin Gramß beispielsweise kam mit 17 als Auszubildende ins Unternehmen, erlernte die gesamte Immo-





liensparten von der Pike auf und leitet sie heute eigenverantwortlich. Das Vertrauen in die eigenen Leute ermöglicht es dem Ehepaar Herbst, mehr Zeit in strategisches Denken zu investieren, und auch, sich stärker nach außen zu engagieren: Sandra Herbst ist Vizepräsidentin des bayerischen Landesverbands Güterkraftverkehr, Aufsichtsrätin im Bundesverband und hat ein Unternehmerinnennetzwerk im BGL mitgegründet, das inzwischen 81 Mitglieder zählt. „Diese Aufgaben brauchen sehr viel Zeit, bringen aber auch viel zurück, vor allem Kontakte und spannende Impulse aus Wirtschaft und Politik.“ Genauso wichtig ist ihr der Kontakt zu den eigenen Fahrern. Freitags steht sie im firmeneigenen Sozialbereich „Café Michels“ selbst am Herd, kocht für die Berufskraftfahrer und nutzt die gemeinsame Mahlzeit für persönliche Gespräche.

Mit den Söhnen Ferdinand und Anton steht die sechste Generation in den Startlöchern. Anton ist bereits im

„Wir arbeiten bewusst an guter Fehlerkultur. Weil Fehler nicht bestraft werden sollten, sondern wir lernen wollen, konstruktiv damit umzugehen.“

Sandra Herbst
geschäftsführende
Gesellschafterin

Key-Account-Management tätig und lernt so das Unternehmen von innen kennen. Ferdinand studiert Transport- und Logistikmanagement in Frankfurt am Main und macht gerade seinen Bachelor. „Wir schätzen uns sehr glücklich, dass beide Jungs ihre Zukunft bei uns sehen“, sagt Sandra Herbst. Die Nachfolge wird bewusst langfristig gestaltet. „Es geht uns nicht um einen schnellen Übergang“, so Frank Herbst,



Ferdinand und Anton (Mitte, von links) machen sich bereit, die Spedition in sechster Generation zu übernehmen.

„sondern um Kontinuität und eine nachhaltige Weiterentwicklung.“ Seine Frau und er haben aber auch eine private Bucketlist, die auf Erfüllung diverser Reisen und Ideen wartet: „Wir gehören definitiv nicht der Generation an, die mit 75 noch hier sitzen möchte.“ jg ♦

ZUR SPEDITION HERBST

Das Familienunternehmen wurde 1900 gegründet und hat seinen Stammsitz in Bamberg. Die Spedition verfügt über einen eigenen Fuhrpark sowie über eine firmeneigene Werkstatt, Waschstraße und Tankstelle. Neben dem Kerngeschäft Transport vermietet und bewirtschaftet Herbst Logistikflächen an 15 Standorten in Oberfranken. Das Unternehmen bildet selbst aus – sowohl im kaufmännischen Bereich als auch Berufskraftfahrer und Nutzfahrzeugmechatiker.
» www.herbst-bamberg.de

VOLLBREMSUNG

Selbst voll beladen kommen Lkw heutzutage schneller zum Stehen, als viele denken. Neben der Technik ist in brenzligen Situationen vor allem die Reaktionsschnelligkeit des Fahrers gefragt – aber auch die richtige Ladungssicherung und eine gewissenhafte Abfahrtskontrolle.

MODERNE TECHNIK

Moderne Lkw-Bremstechnik setzt auf elektronisch gesteuerte Druckluftsysteme (EBS), Scheibenbremsen an allen Achsen und Assistenzsysteme wie den automatischen Notbremsassistenten (AEB) und die elektronische Fahrdynamikregelung (ESC). Diese Technologien ermöglichen Bremswege von nur circa 37 bis 41 Metern aus 80 Kilometern pro Stunde bei 32 bis 40 Tonnen Gesamtgewicht. Forschung und Entwicklung stehen nicht still, die Trends gehen zu elektromechanischen Systemen, Brake-by-Wire und elektronischen Feststellbremsen. ABS verkürzt den Bremsweg auf trockener Straße übrigens nicht. Sein Vorteil liegt in der Lenkbarkeit während der Vollbremsung – das Fahrzeug bleibt steuerbar, um Hindernissen auszuweichen.

RÜCKSICHT NEHMEN!

Straßenverkehr ist ein Miteinander. Er funktioniert nur durch das ständige, oft unbewusste Zusammenspiel vieler unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer, die sich an gemeinsame Regeln halten, Vorsicht walten lassen und gegenseitige Rücksichtnahme praktizieren. Unangepasste Fahrweisen, zu dichtes Auffahren oder achtloses Auf-die-Straße-Rennen, aber auch das Fahren mit nicht sicherheitstauglichen Fahrzeugen, etwa mit abgefahrenen Reifen oder abgenutzten Bremsbelägen, bedeuten einen Regelbruch.



BREMSWEGE IM VERGLEICH

Einem Sattelzug mit fünf Achsen kommen bei einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen das hohe Gewicht und die bessere Bodenhaftung aufgrund der großen Reifen-aufstandsfläche zugute, wenn es darum geht, das Ge-fährt zu verzögern. Aus 80 Kilometern pro Stunde zum Stillstand maß der ADAC bei einem Bremstest unter Idealbedingungen nur 36,2 Meter. Moderne Pkw absol-vieren die Vollbremsung auf nur 22,3, ein SUV kommt nach 23,5 Metern zum Stehen. Zum Vergleich: Ein VW-Käfer mit Trommelbremsen aus den 1960er-Jahren brauchte aus Tempo 100 auf null ganze 58 Meter.



LADUNGSSICHERUNG

Ein Lkw mit 40 Tonnen Gesamtgewicht muss mehr als die elffache Masse anderer Fahrzeuge im Stra-ßenverkehr, die zum Großteil auf 3,5 Tonnen be-schränkt sind, zum Stehen bringen – eine enorme kinetische Energie, die durch Bremsanlage und Rei-fen abgebaut werden muss. Bei einem Lkw macht die Ladung einen Großteil des Gewichts aus. Ach-tung, Physik: Ein Körper, der in Bewegung ist, ent-hält Energie. Wird die Masse verdoppelt, verdoppelt sich auch die Energie. Wird jedoch die Geschwin-digkeit verdoppelt, vervierfacht sich die kinetische Energie. Im Trailer befindliche Ladung, die in Bewe-gung gerät, kann so zum Sicherheitsrisiko werden – in Fahrtrichtung wegen eines längeren Bremswegs, aber auch zu den Seiten, weil das Fahrzeug dadurch ins Schleudern kommt. Die Straßenverkehrsgenos-senschaften (SVGen) bieten Weiterbildungen für Berufskraftfahrer an und verkaufen in ihrem Online-shop Ladungssicherungsartikel von der Antirutschmatte bis zum Zurrgurt.

» <https://kurzlinks.de/svg-handel>



ABSTAND HALTEN!

Der Bremsweg ist nur ein Teil des Anhaltewegs. Letzterer ist die Summe aus Bremsweg und Reaktionsweg – also der Zeit, die das Fahrzeug fährt, bis der Fahrer die Gefahr erkennt und die Bremsung einleitet. Als Faustregel gilt etwa eine Sekunde Reaktionszeit. Nach der deutschen Fahrschul-Faustformel $(\text{Geschwindigkeit} \div 10) \times 3$ errechnet sich bei Tempo 80 ein Reaktionsweg von 24 Metern, die ein Fahrzeug nach Gefahrwahr-nehmung ungebremst weiterrollt.



VECTO

VOLL DANE BEN



Die EU hat die Trailer ins Visier genommen. Die realitätsfernen Vorgaben zur CO₂-Einsparung sind teuer und verfehlen ihr Ziel.

Eine widersinnige EU-Verordnung, die nach Branchenschätzungen 70.000 Arbeitsplätze bei Fahrzeugbauern und Zulieferern kosten könnte – dagegen sind acht führende Hersteller von Lkw-Anhängern vor den Europäischen Gerichtshof gezogen.* „Dass sich diese acht Unternehmen, die sonst im Wettbewerb miteinander stehen, erstmals zu einer Streitgemeinschaft zusammengefunden haben, macht den Ernst der Lage für die gesamte Branche deutlich“, betont ihre Sprecherin Dr. Karin Funke-Rapp.

Im Zentrum der Klage steht der Artikel der EU-Verordnung 2024/1610, der vorgibt, dass neue Sattelanhänger ihre CO₂-Emissionen um zehn Prozent und sonstige Anhänger um 7,5 Prozent senken müssen – sogar in Kombination mit E-Lkw, die gar kein CO₂ ausstoßen. Grundlage ist die Simulation „Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO)“, mit der die EU den Einfluss von Trailern auf den gesamten Fahrzeugzug berechnet. Werden die Ziele verfehlt, drohen ab 2030 massive Strafen von jährlich 4.250 Euro je verkauftem

Fahrzeug und Gramm CO₂-Emission pro Tonne und Kilometer. „Mit den zusätzlichen Entwicklungskosten steigen die Anschaffungspreise für Auflieger um bis



Dr. Karin Funke-Rapp, Sprecherin der Interessengemeinschaft, in der sich acht Trailerhersteller zusammengeschlossen haben

zu 40 Prozent – das bedeutet im Schnitt einen Aufschlag von bis zu 10.000 Euro pro Trailer“, gibt Funke-Rapp zu bedenken. Die Folgen spürten damit nicht nur die Hersteller, sondern das gesamte Straßentransportgewerbe.

SCHARFE KRITIK

Besonders scharf kritisieren die Kläger die zugrunde liegenden Annahmen. „Die Ziele aus der VECTO-Simulation laufen an der Realität vorbei. Maximal eine CO₂-Einsparung von 7,5 Prozent bei Sattelauflegern und von fünf Prozent bei Anhängern ist machbar, wenn alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden“, erklärt Funke-Rapp. Auch an anderen Stellen blende die Regulierung die Praxis aus. Hinzu komme ein grundlegender Zielkonflikt, der die gesamte Kalkulation der Simulation ad absurdum führe. Abgesenkte Bauhöhen und ein geringeres Gewicht reduzieren zwar erst einmal die Emissionen rein rechnerisch, gehen aber zulasten des Ladevolumens – mehr Fahrten wären so die Folge. „Am Ende könnte die EU-Verordnung genau das Gegenteil dessen bewirken, was sie erreichen will“, warnt Funke-Rapp – nämlich steigende statt sinkender CO₂-Emissionen. bb

* Bei Redaktionsschluss Anfang Juni stand noch nicht fest, ob der Europäische Gerichtshof die Klage annimmt.



PLANUNGSSICHERHEIT UND VERLÄSSLICHKEIT

*Drei Fragen an **Stephan Böschemeier**, Vorstand der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr*

Die Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw wurde im vergangenen Jahr bis Mitte 2031 verlängert. Wie wichtig ist es für das Transportgewerbe, dadurch auf einer verbesserten Planungsgrundlage agieren zu können?

Die Verlängerung ist ein wichtiger Schritt für mehr Investitionssicherheit im Transportgewerbe. Die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden – sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Infrastruktur. Verlässliche Rahmenbedingungen über mehrere Jahre hinweg sind daher entscheidend. Die Mautbefreiung bis 2031 schafft genau diese Planungssicherheit und setzt einen wirtschaftlichen Anreiz für den Hochlauf alternativer Antriebe – eine zentrale Voraussetzung, um Investitionsentscheidungen überhaupt treffen zu können.

Im Frühjahr 2025 hat die Bundesregierung ein Sondervermögen in Höhe von 500 Milliarden Euro für Infrastruktur und Klimaneutralität beschlossen. Welche Effekte sind schon heute greifbar?

Die Branche nimmt erste positive Impulse wahr, auch wenn viele Maßnahmen naturgemäß Zeit brauchen, bis sie in der Fläche wirken. Kurzfristig sehen wir vor allem Fortschritte bei der Modernisierung der Infrastruktur sowie bei der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Beides ist für das Transportgewerbe essenziell, da leistungsfähige Verkehrswege die

Grundlage für effiziente Logistik sind. Mittelfristig erwarten wir zusätzliche Effekte durch Investitionen in klimafreundliche Technologien und die Ladeinfrastruktur. Entscheidend wird sein, dass die Mittel konsequent und zügig eingesetzt werden.

Wie kann die Straßenverkehrsgenossenschaft Spediteure unterstützen, die aufgrund des Krieges im Nahen Osten mit monatlichen Mehrkosten im fünfstelligen Bereich durch Kraftstoffpreise konfrontiert sind?

Wir unterstützen die Speditionen dabei, ihre Verbräuche gezielt zu senken, etwa durch optimierte Routenplanung und den Einsatz digitaler Lösungen wie unserer „SVG Cargo Apps“. Ziel ist es, Umwege und Leerfahrten zu vermeiden und die Disposition effizienter zu gestalten.

Darüber hinaus stellen wir mit unserem „Dieselfloater“-Rechner eine Orientierungshilfe zur Verfügung, mit der Unternehmen die Auswirkungen schwankender Kraftstoffpreise besser einschätzen können.

Gleichzeitig stehen wir in engem Austausch mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) und unterstützen seinen Einsatz für bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen im Transportgewerbe. Denn gerade in Phasen stark steigender Kosten braucht die Branche Planungssicherheit und verlässliche politische Entscheidungen. *men* 



ZUR PERSON
STEPHAN
BÖSCHEMEYER

Seit Juni 2025 ist Stephan Böschemeier Vorstand der SVG-Zentrale in Frankfurt am Main. Nach seinem Master of Logistics an der Kühne Logistics University in Hamburg durchlief er mehrere Stationen bei DB Schenker. Anschließend war er bei der US-amerikanischen Forward Air Corporation als Senior Vice President Pricing & Analytics und Mitglied des Executive Leadership Teams tätig.



Wenn seine Spedition
komplizierte und schwere
Umzüge managt, packt
Geschäftsführer Jan Bode
oft selbst mit an.



ANSPRUCHSVOLLE FRACHT

Die Spedition Jan Bode organisiert komplexe Umzüge kreativ und zuverlässig. Zu den Spezialgebieten gehört unter anderem das Handling von tonnenschweren Tresoren.

Geht nicht, gibt's nicht!“ – der frühere Werbeslogan einer Baumarktkette könnte ebenso gut von Jan Bode stammen. Der Geschäftsführer der gleichnamigen Spedition im schleswig-holsteinischen Reinbek nahe Hamburg liebt knifflige und schwierige Aufgaben. „Wenn andere sagen, das funktioniert nicht, spornt mich das erst recht an“, sagt der 50-Jährige und grinst.

Rund 2.500 Privat- und Firmenumzüge bewältigt die Spedition jährlich, darunter zahlreiche komplexe Transporte von Maschinen und Geldschränken. Solche Kolosse durch enge Türen und über Treppen zu bugsieren, erfordert Kreativität, Erfahrung und Präzision. Gleichzeitig braucht es bei Umzügen Finger-spitzengefühl. Schließlich geben die Kunden ihre wertvollsten Besitztümer in fremde Hände. Die Einlagerung über-

nimmt Bodes Team ebenfalls. Wirtschaftlich dominiert zwar der Güternah- und Fernverkehr, doch: „Mein Herz schlägt klar für die Umzüge – sie bieten einfach Abwechslung und immer wieder neue Herausforderungen“, erklärt Bode.

LEIDENSCHAFT FÜR UMZÜGE

Begonnen hat alles vor gut 30 Jahren mit einem Umzug für einen Freund. Zu der Zeit fuhr der damals 22-Jährige für einen Hamburger Spediteur – den Lkw parkte er nach Feierabend vor seiner Haustür in der schleswig-holsteinischen Gemeinde Aumühle. „Mein Chef hatte nichts dagegen, dass ich seinen Lkw für den Umzug nutze, er wollte nur einen Kostenausgleich“, erzählt Bode,



Der Hauptsitz der
Spedition Jan Bode
im schleswig-
holsteinischen
Reinbek



der danach immer öfter Fahren für Bekannte übernahm. Unterbrochen wurde das Geschäft jäh durch den Wehrdienst. Danach stand für Bode schnell fest, dass er sich selbstständig machen wollte: Der gelernte Speditionskaufmann sowie Fahrzeug- und Karosseriebauer kaufte einen günstigen 7,5-Tonner aus einer Insolvenz, reparierte ihn und richtete eine Arbeitsecke in seinem Schlafzimmer ein. Tagsüber wickelte er Aufträge ab, abends verteilte er selbstgestaltete Werbeflyer in die Briefkästen. Wenige Jahre später konnte er bereits ein kleines Büro in einem Ladengeschäft in Aumühle beziehen. Als Lagerfläche mietete er zunächst Garagen, dann Scheunen an und übernahm zusätzlich Aufträge für größere Speditionen. Das Geschäft wuchs: Aus einem wurden rasch 25 Lkw. 2011 folgte mit zehn Mitarbeitern der Wechsel auf das heutige Firmengelände in Reinbek mit 7.000 Quadratmetern Fläche. Die Mannschaft aus den Anfängen ist zum großen Teil noch an Bord. „Der Krankenstand fällt in allen Bereichen niedrig aus – darauf bin ich stolz“, sagt Bode, der stets ein offenes Ohr für die Anliegen der Mitarbeiter hat. Die Geschäftsleitung teilt er sich mit seiner Frau Nina, die sich um das Personalmanagement und das Recruiting kümmert. „Wir verstehen uns als Familienunternehmen, auch wenn wir in der ersten Generation sind.“

GESCHICK FÜR SPEZIELLES

Heute deckt die Spedition die gesamte Umzugslogistik ab – von der Beratung und der gemeinsamen Planung mit den Kunden über Verpackung und Transport bis zur Montage. Außergewöhnliche Projekte gehören dabei zum Alltag: ob der Privatumzug mit Pool und Wasserbett, der Standortwechsel einer Firma samt Ab- und Aufbau einer Fertigungs-



Jan Bode stellt sich begeistert allen Herausforderungen und hat seine Spedition so in 25 Jahren kontinuierlich ausgebaut.

straße oder das Handling überdimensionaler Industriemaschinen. „Es gibt wenig, was unser qualifiziertes Personal nicht kann; für besondere Themen haben wir eigene Experten“, so Bode, der bei solchen Aufträgen weiterhin zwei- bis dreimal pro Woche selbst mit anpackt. Neben dem Umzugsgeschäft organisiert die Spedition im Nah- und Fernverkehr Stückguttransporte für Großkunden wie Tchibo, Beiersdorf und Möbelhäuser. Seit 16 Jahren ist sie zudem Servicepartner von DHL sowie Logistikpartner der Bundeswehr. „Einige haben es mir nicht zugetraut, deren hohe Anforderungen zu erfüllen. Genau das hat mich gereizt.“

SCHWERE TRESORE

Eine besondere Herausforderung sind oft auch Transporte von Tresoren; moderne Geldschränke mit einem Gewicht um 300 Kilogramm gehören mittlerweile zum täglichen Standardjob. Dabei bauen die Mitarbeiter die gut 100 Kilo-

gramm schweren Türen aus und bewegen die Einzelteile dann mit einfachen Sackkarren. Elektrische Treppensteiger-Sackkarren, die mit zusätzlichen kleinen Rädern stabil Treppen bewältigen, oder robuste Panzerfahrwerke kommen bei schweren Modellen zum Einsatz. Alte Geldschränke, die noch mit Beton ausgegossen wurden, erreichen schnell ein bis zwei Tonnen oder mehr. „Führt aus dem zweiten Stock nur eine Wendeltreppe ins Erdgeschoss, versuchen wir, die massiven Kästen per Hydraulikheber und unserem Unimog-Kran oder dem Portalkran aus dem Fenster zu bekommen“, so Bode. Noch verwickelter wird es im Keller, wenn die lichte Höhe der Tür kaum größer ist als der Tresor – so wie vor einigen Wochen, als Bode in Geesthacht sechs Tresore umstellen sollte. „Der schwerste wog 2,5 Tonnen, hatte nur drei Millimeter Luft in der Tür, und wir mussten noch ein Fahrwerk darunterbringen, außerdem waren auf dem Boden Holzdielen verlegt.“ Mit einem Schwerlastfahrwerk, dessen Räder sich seitlich hochfahren lassen, und anderen Spezialgeräten ließ sich der Tresor schließlich milli-

metergenau durch die Tür manövrieren. „Da haben wir schon etwas herumgetrickst, bis es passte“, erzählt Bode. Oft verlangen solche Aufgaben eine gute Portion Improvisationstalent.

NACHHALTIGE FLOTTE

Ebenfalls wichtig: Diskretion. Zwar werden die Panzerschränke leer übergeben – Schmuck und Bargeld übernehmen hingegen spezialisierte Sicherheitsunternehmen, die Werttransporte organisieren. „Viele Kunden möchten

trotzdem, dass wir ihre Tresore so unauffällig wie möglich befördern“, sagt Bode. Für die Lieferungen verhüllt sein Team sie deshalb oft mit schwarzer Folie.

Ihr Spezialequipment für die Transporte und das Handling tonnenschwerer Objekte verwendet die Firma teils bereits seit 20 Jahren. „Unsere eigene Ausrüstung reparieren wir, wenn möglich, statt sie schnell zu entsorgen – das schont auch die Umwelt“, erklärt Bode, dem das Thema Nachhaltigkeit am Herzen

liegt. Seine Diesel-Lkw betankt er im Fernverkehr mit dem Ökokraftstoff HVO100, der aus Altspeisefetten und Pflanzenölen hergestellt wird. „Außerdem möchten wir demnächst umweltfreundliche Antriebsarten testen, wie CNG, also komprimiertes Erdgas, und werden drei bis vier E-Lkw anschaffen. Elektrische Pkw nutzen wir schon länger in der Flotte“, erzählt Bode. Per Bonussystem motiviert er seit einiger Zeit das Personal hinter dem Lenkrad, langsamer zu fahren, um so Sprit zu sparen und Unfälle zu vermeiden. „Über unser Telematiksystem können wir wichtige Kriterien nach dem Schulnotensystem bewerten.“

KI FÜR DEN VERTRIEB

Digitalisierung und neue Technologien treibt das Unternehmen überall voran. „So erleichtern wir den Mitarbeitern auch ihren Job.“ Die Digitalisierungspflichten für das Personalmanagement, die für Anfang 2027 zu erfüllen sind, hat die Spedition bereits um-

gesetzt; jetzt arbeitet Bode daran, für verschiedene Betriebsabläufe künstliche Intelligenz zu implementieren. „Früher war ich skeptisch, aber inzwischen sehe ich ganz neue Chancen, mit KI den Systemvertrieb rund um die Umzüge weiterzuentwickeln“, sagt Inhaber Bode, der damit bereits wieder die nächste Herausforderung angeht. *bb*



Beim Handling von Tresoren helfen Know-how und die passende Spezialausrüstung für schwere Güter.



ZUR SPEDITION JAN BODE

Im Jahr 2000 vom Inhaber Jan Bode als Transportunternehmen gegründet, bedient die Spedition Jan Bode heute Umzüge, das Einlagern von Möbeln sowie den Güternah- und -fernverkehr – und beschäftigt dafür 150 Mitarbeiter. Der Hauptsitz im schleswig-holsteinischen Reinbek umfasst die Verwaltung und Disposition sowie einen modernen Fuhrpark mit gut 100 eigenen Lkw, Spezialgerätschaften und temperierten Lagerflächen. In Schwarzenbek befindet sich zusätzlich ein Servicecenter. » www.bodespedition.de



Wenn ich Jugendliche in meinen Schulprojekten bitte, ihre Stärken und Fähigkeiten aufzuschreiben, passiert oft etwas Erstaunliches. Bei einigen bleibt das Blatt lange leer. Nicht, weil sie nichts können, sondern weil sich selten jemand mit ihnen hingesezt und gefragt hat: Was kannst du eigentlich besonders gut, und was interessiert dich? Was liegt dir? Wo könnte es für dich hingehen? Bei welchen Dingen verspürst du eine Leidenschaft? Genau das will ich ändern. Deshalb engagiere ich mich im Verein Future me, der von Frank Mehlin gegründet wurde. Unsere Vision: eine große Erlebnisausstellung in Hamburg, in der junge Menschen eine erlebbare Persönlichkeitsanalyse durchlaufen können, spielerisch, immersiv und für alle zugänglich.

VOM RAUM DER WERTE IN DEN URWALD DER ÄNGSTE

Eigentlich bin ich Coach für Führungskräfte. Aber seit Jahren beschäftigt mich eine Beobachtung: Die Lücke zwischen Schule und Arbeitswelt wird immer größer. In Unternehmen wünschen wir uns kreative, mutige Menschen, die

„HIER GEHT ES NUR UM DICH“

Frank Mehlin und Patrick Perret wollen mit Future me eine Erlebnisausstellung in Hamburg schaffen, die Jugendlichen hilft, sich selbst zu entdecken – unabhängig von Herkunft und Geldbeutel. Hier erzählt Patrick Perret davon.

Eigenverantwortung übernehmen und umsetzen. Aber 10 bis 13 Jahre lang sagen wir ihnen in der Schule: Wenn du einen Fehler machst, ist das nicht so gut, da sich deine Noten verschlechtern. Wir bauen eine Fehlerkultur auf, die im Berufsleben überhaupt nicht mehr funktioniert und die wenig Kreativität zulässt. Was fehlt, sind Räume, in denen sich junge Menschen ausprobieren und Fehler machen können, ohne bewertet oder gar abgewertet zu werden.

In einem Pilotprojekt in der Hamburger Gleishalle haben wir genau solche Räume geschaffen – ganz analog. Die Jugendlichen bekamen ein Büchlein und gingen durch verschiedene Stationen: Im „Raum der Werte“ haben sie sich gefragt, was ihnen im Leben wirklich wichtig ist. Dann ging es weiter in den „Urwald der Ängste“, wo zwischen Pflanzen Sätze hingen wie „Ich bin nicht gut genug“ oder „Ich kann die Erwartungen nicht erfüllen“. Sie sollten solche Sätze herausschreiben, die sie auch fühlen und sie in einer Kiste verschwinden lassen. Im „Raum der Stärken“ haben sie sich gegenseitig ergänzt: „Worin bist du besonders gut? Wozu



bitten dich andere um Rat? Hey, wieso? Du kannst doch das und das!“ Dann kam ein „Mut-Parcours“: Einer die Augen zu, der andere führt, Hindernisse überwinden, Vertrauen aufbauen. Und am Ende der „Raum der Träume“, in dem jeder seine Vision aufschrieb. Kein Handy, nichts Digitales. Und die Jugendlichen haben sich voll darauf eingelassen und waren begeistert.

PERSÖNLICHKEITSENTWICKLUNG DARF KEIN PRIVILEG SEIN

Was mich antreibt, ist eine unbequeme Wahrheit: Persönlichkeitsentwicklung ist in Deutschland nach wie vor etwas Elitäres. Wer aus einer wohlhabenden Familie kommt, kennt Coaching, Mentoring, berufliche Orientierung. Wer das nicht hat, kommt oft nicht in den Genuss, sich mit seiner eigenen Persönlichkeit zu beschäftigen. An Stadtteilschulen erlebe ich das sehr häufig. Da gibt es kaum Angebote, die Jugendlichen helfen, sich mit ihren Stärken und ihrer Zukunft zu beschäftigen. Und auch am Gymnasium ist der Weg oft vorgezeichnet: Abitur, Studium, fertig. Dass jemand mit 16 vielleicht doch eher Handwerker werden will oder eine Geschäftsidee hat und gründen möchte, findet dort keinen Raum.

Wenn ich in meinen Schulprojekten frage, was sich die Schülerinnen und Schüler unter einem Unternehmer vorstellen, kommt fast immer das gleiche Bild: ein älterer Mann im Anzug, der viel Geld hat und egoistisch und arrogant ist. Diese Vorstellung ist leider sehr negativ besetzt. Dann lade ich junge Gründerinnen ein, meist Sozialunternehmerinnen, die zum Beispiel den Duschbus in Hamburg betreiben, die Kinderbücher schreiben und verlegen oder ähnliche Projekte vorstellen. Nach

einer Stunde Gespräch ist die Vorstellung komplett verändert. Die Jugendlichen merken: Das geht auch. Wenn ich eine gute Idee habe, kann ich einfach loslegen. Solche Momente zeigen mir, wie wenig es manchmal braucht, um etwas in Bewegung zu setzen.

EINE AUSSTELLUNG FÜR GANZ HAMBURG

Aus diesen Erfahrungen ist die Idee für Future me entstanden: eine große, interaktive Erlebnisausstellung, in der junge Menschen – spielerisch und mit allen Sinnen – herausfinden, wer sie



ZUR PERSON PATRICK PERRET

Patrick Perret ist Coach für Führungskräfte. Durch Schulprojekte erlebt er, wie groß der Bedarf an zugänglicher Persönlichkeitsentwicklung für junge Menschen ist. Mit Future me und einer Erlebnisausstellung in Hamburg will er Berufsorientierung und Selbsterkenntnis für alle Jugendlichen ermöglichen – unabhängig von Herkunft und sozialem Hintergrund. Er ist Vater zweier Söhne.

» www.future-me-project.de

sind und wo es für sie hingehen könnte. Zum Abschluss steht eine Persönlichkeitsanalyse mit Schwerpunkt auf Berufsorientierung. Nicht als Bewertung, sondern als Einladung: Du kannst noch mal von vorne denken. Die Ausstellung soll in Hamburg starten und später wachsen mit Begegnungsräumen, Reflexionsbereichen und der Möglichkeit, Berufe und Unternehmen kennenzulernen.

Das Entscheidende daran: Es soll skalier- und bezahlbar sein. Schulen sollen ganze Klassen schicken können. Arbeitsagenturen und Schulbehörden sind bereits begeistert von dem Konzept. Und eine Wirksamkeitsstudie zu unseren bisherigen Schulprojekten zeigt: Selbstbewusstsein, Eigenverantwortung und Selbstwirksamkeit steigen messbar.

Was mich an Future me am meisten reizt, ist die gesellschaftliche Dimension. Wer lernt, sich selbst besser zu verstehen, versteht auch sein Gegenüber besser. Ich sehe das in jedem Projekt: Wenn Jugendliche anfangen, sich mit ihren Werten, Ängsten und Träumen zu beschäftigen, verändert sich etwas, nicht nur bei ihnen, sondern im ganzen Raum. Die Härte weicht, die Offenheit wächst. Meine Vision wäre eigentlich, dass Persönlichkeitsentwicklung als Fach in der Schule etabliert wird. Einmal pro Woche: Wer bin ich? Was treibt mich an? Was kann ich gut? Wie kommuniziere ich? Wie höre ich dem anderen zu? Wie stelle ich sinnvolle Fragen und führe gute Gespräche. Das würde uns als Gesellschaft enorm weiterbringen. Bis es so weit ist, bauen wir mit Future me den Raum, in dem das möglich wird. Einen Ort, an dem es nicht um Noten geht, nicht um Leistungsnachweise, sondern nur um eine Frage: Wo für bin ich eigentlich gemacht?



NOTFALLPLAN FÜR BROT UND BUTTER

Die Kühne Logistics University entwickelt in einem Forschungsprojekt Maßnahmen, die in der Krise die Versorgung mit Lebensmitteln sichern sollen.



Es schien lange selbstverständlich, in den nächsten Supermarkt zu gehen, und kurz darauf ist der Kühlschrank zu Hause wieder voll. „Seit der Covid-19-Pandemie und dem Ukraine-Krieg weiß aber jeder, wie verletzlich entscheidende Systeme sind und wie schnell eine Krise auch die Lebensmittelversorgung belasten kann“, sagt Hanno Friedrich, Associate Professor of Freight Transportation an der Kühne Logistics University (KLU) in Hamburg. Und längst nicht nur Pandemien und Kriege beeinträchtigen Abläufe und Lieferketten, sondern ebenso extreme Unwetter, Cyberangriffe und plötzliche Handelsbeschränkungen.

ZUNEHMENDE UNSICHERHEITEN

Der Handlungsdruck steigt. Wie die Bevölkerung auch in Krisen garantiert Brot, Eier, Fleisch und Milch erhält – diese Frage rückt stärker ins Blickfeld. Hier setzt das Forschungsprojekt „KRITIS-ENV“ an; die Abkürzung steht für „Kritische Infrastruktur Ernährung: Erarbeitung innovativer Kooperations- und Entscheidungssysteme für die Ernährungsnotfallvorsorge“. Es läuft seit März 2024 über drei Jahre und soll die behördliche Handlungsfähigkeit verbessern, um Versorgungsstörungen in



Hanno Friedrich, Associate Professor of Freight Transportation an der Hamburger Kühne Logistics University.

Deutschland auffangen zu können. Als Projektpartner arbeiten das Niedersächsische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, die Kühne Logistics University und das Softwareunternehmen Calpana eng zusammen. „Involviert sind zudem 28 Behörden auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene sowie 15 Unternehmen, darunter die Fleischverarbeitungsfirma

Böseler Goldschmaus, die Molkereigruppe Deutsches Milchkontor, der BrotHersteller Harry-Brot, große Lebensmittel-einzelhändler wie Lidl und Edeka sowie der spezialisierte Logistikdienstleister für Agrarprodukte, J. Müller Weser“, berichtet Friedrich, der das Projekt an der KLU begleitet.

EFFEKTIV IM ERNSTFALL

„In Krisen sind Regulierungen der freien Wirtschaft unumgänglich. Dafür müssen staatliche Stellen und Unternehmen weit enger zusammenarbeiten als bisher“, führt Friedrich aus. Den verantwortlichen Behörden in Deutschland stünden bisher kaum praxistaugliche Instrumente zur Verfügung, um im Ernstfall ein schlagkräftiges Risiko- und Krisenmanagement für die Lebensmittelversorgung zu stemmen. Auch fehlten etablierte Kommunikationsstrukturen, damit sich die Unternehmen der Ernährungsbranche und die einschlägigen staatlichen Instanzen effizient austauschen können. „Unser föderales System ist sehr komplex aufgebaut – ohne feste Zuständigkeiten kann es im Ausnahmezustand nicht schnell und effektiv reagieren“, verweist Friedrich. Die Projektpartner erstellen deshalb Notfallpläne, die die



Während der Covid-19-Pandemie waren die Supermarktregale teils leergefegt. Die Kühne Logistics University entwickelt mit weiteren Partnern Lösungen, damit auch in Krisen wichtige Lebensmittel verfügbar sind.

Aufgaben der verschiedenen föderalen Ebenen und Unternehmen benennen. Über eine webbasierte Risikomanagement-Plattform, die die Partner ebenfalls entwickeln, sollen Behörden und Privatwirtschaft einfacher kommunizieren und kooperieren. Seit Anfang 2026 läuft ein erster Softwarepilot, den die Länder, Behörden und beteiligten Unternehmen derzeit testen und der Schritt für Schritt optimiert wird.

NETZ FÜR DEN NOTFALL

„Darüber hinaus erarbeiten wir ein landesweites Netz von Notfallfilialen. Diese Supermärkte bleiben geöffnet, wenn krisenbedingt etwa eklatante Engpässe beim Personal oder bei der Stromversorgung eintreten sollten“, erläutert Friedrich. Die Auswahl erfolgt nicht vorrangig nach wirtschaftlichen Kriterien, wie sie die Unternehmen ansetzen würden, sondern soll eine flächendeckende Verteilung sicherstellen. Die KLU nutzt dafür ein mathematisches Optimierungsverfahren mit kartografischen Abstandsmessungen.

Um die entscheidenden Versorgungsnetzwerke, etwa für Lebensmittel, zu stärken, hat der Gesetzgeber bereits Mitte März 2026 das KRITIS-Dach-

gesetz verabschiedet. Es legt bundeseinheitliche und sektorenübergreifende Mindeststandards für den Schutz kritischer Infrastrukturen fest und überträgt Unternehmen mehr Verantwortung in Notsituationen. Als kritisch gelten dabei Akteure, die wesentliche gesellschaftliche Bereiche aufrechterhalten und mindestens 500.000 Personen versorgen. Diese Unternehmen müssen sich registrieren, Ansprechpartner benennen, einen Risikoplan aufstellen und Sicherheitsvorfälle sofort den Behörden melden. „Einen solchen Pool festzulegen, ist für die Lebensmittel-

branche sehr kompliziert“, weiß Friedrich. Schließlich wiegen in der Krise die Lieferungen einer Großbäckerei schwerer als die eines Süßwarenherstellers – obwohl beide über den Schwellenwert von 500.000 Kunden kommen. Und wo ordnet man eine Bierbrauerei ein? Wichtige Zulieferer, beispielsweise von Hefe, erreichen wiederum relativ wenige Kunden direkt; der Triebmittelpilz ist aber ebenfalls systemrelevant, um Brot herzustellen.

WICHTIGE TRANSPORTE

Eine weitere Herausforderung: Damit die Lebensmittelversorgung in der Praxis wirklich funktioniert, gilt es, entscheidende Schnittstellen einzubeziehen, vor allem zum Transportgewerbe. „Große Lebensmitteleinzelhändler wie Edeka betreiben Fuhrparks, um die Märkte zu beliefern. Der Transport- und Verkehrssektor bildet aber eine eigene kritische Infrastruktur“, sagt Friedrich, der derzeit prüft, wie die Zuständigkeiten hier verteilt sind. Ohne Transporte würde der Ernährungssektor schließlich nicht funktionieren – selbst wenn die Resilienz in der Lebensmittelindustrie noch so sehr gestärkt wird. bb



An dem Forschungsprojekt beteiligen sich große Lebensmitteleinzelhändler, die Fuhrparks unterhalten und so die Produkte an ihre Filialen verteilen.



AUTONOME DISPOSITION

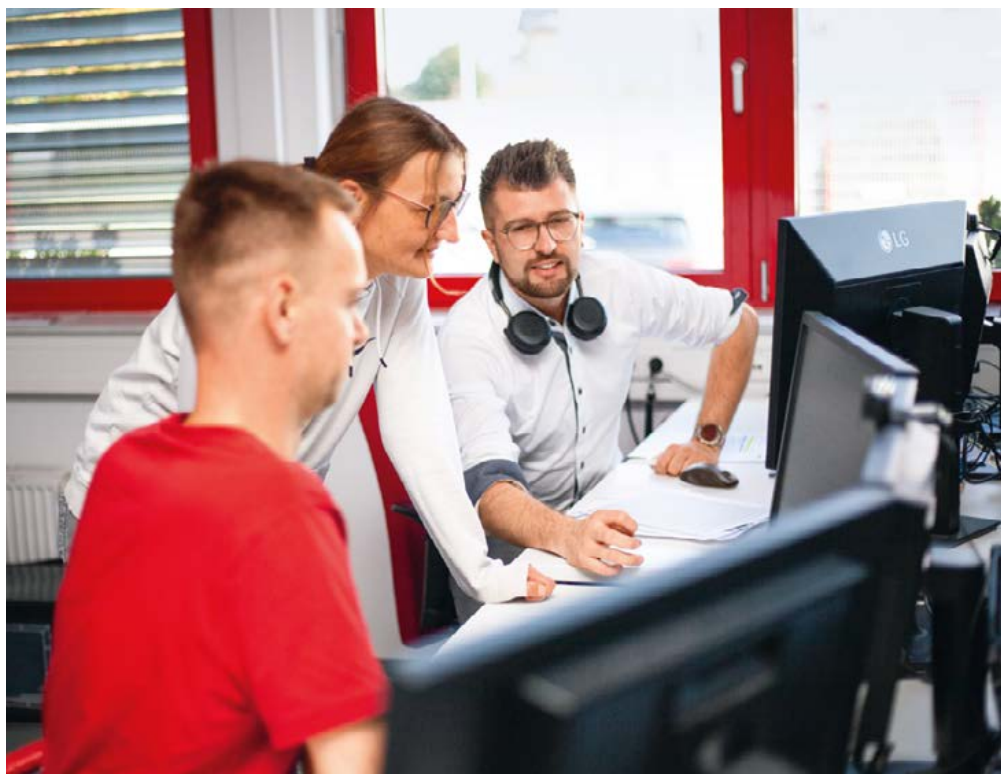
Die ersten Logistiker implementieren ein umfassendes KI-System für die Disposition. Damit wandelt sich die Rolle des Disponenten grundlegend.

Ü bernimmt künstliche Intelligenz bald die komplette Disposition? „Sicherlich nicht – Disponenten wird es weiterhin geben, aber mit veränderten Aufgaben und Rollen“, meint Kevin Kielwein. In der Spedition Metzger in Neu-Kupfer treibt er derzeit die Einführung von KI für die Planung, Steuerung und Überwachung der Transportkette voran.

Im mittelständischen Transportgewerbe zählt Metzger zu den Vorreitern. Im Sommer 2025 begann das Unternehmen damit, den autonomen Betrieb vorzubereiten. Bis Ende Juni wird das KI-System einen Monat lang getestet, um im Juli in den Livebetrieb zu starten. „Die Kosten liegen im fünfstelligen Bereich, der Mehrwert ist jedoch enorm“, so Kielwein.

WACHSENDE DATENFLUT

„KI kann die unterschiedlichsten Aufgaben in der Disposition übernehmen und zahlreiche Prozesse mithilfe von Informationen optimieren“, erklärt Wolfgang Schmid, Head of Central Region



Die Spedition Metzger automatisiert die Abläufe – die Disponenten übernehmen dann strategische und beratende Aufgaben.

(DACH + Nordics) beim Flottenmanagement-Anbieter Webfleet. Zwar automatisieren bislang nur wenige Logistiker die komplette Disposition, doch in vielen Teilbereichen sei die Technologie bereits im betrieblichen Alltag angekommen, beispielsweise bei Routen- und Laderaumoptimierung, Auftragsverarbeitung, Fahrverhaltensanalysen oder KI-gestützten Sprachassistenten für internationale Fahrer. „Die Datenmengen im Flottenmanagement wachsen rasant – hier stößt der Mensch schnell an Grenzen, während KI große

Informationsmengen in hoher Geschwindigkeit analysiert“, so Schmid. Gleichzeitig löst sie auf Basis dieser Daten Probleme und lernt kontinuierlich dazu. Das steigert die Produktivität, senkt CO₂-Emissionen, erhöht die Sicherheit und unterstützt dabei, interne und externe Vorgaben einzuhalten. Und: „Wir können unsere Kunden schneller und flexibler beliefern. Darüber hinaus profitieren sie von einer äußerst hohen Transparenz und wissen im Voraus sehr genau, wann ihre Lieferung ankommt“, ergänzt Kielwein.



Kevin Kielwein fördert als Teil der Geschäftsführung bei Metzger eine innovative Unternehmenskultur.

NEUE ROLLEN

Bei unvorhersehbaren Störungen – etwa, wenn einem Tankzug am Werkstor des Kunden die Einfahrt verweigert wird – bleibt der Mensch jedoch unverzichtbar. „Überall dort, wo kreative Lösungen oder ein individueller Austausch gefragt sind, wird er weiterhin gebraucht“, betont Schmid. In Neu-Kupfer erhalten Disponenten daher neue Rollen: „Sie werden bei uns zu analytischen Strategen, Controllern und Beratern – ihr Job gewinnt an Qualität“, meint Kielwein. Routineaufgaben übernimmt hingegen die KI. Im ersten Schritt soll das selbstlernende System eigenständig alle Touren planen, im zweiten Schritt Aufträge über Online-Frachtenbörsen generieren und vergeben. Im Vertrieb wiederum wird es Aufträge erfassen und mit Kunden kommunizieren. „Mit dem Controlling rollen wir später noch ein weiteres Feld auf“, ergänzt Kielwein. KI soll besonders dort unterstützen, wo mathematische Algorithmen umfangreiche Datenmengen strukturieren und analysieren und somit komplexe Abläufe verbessern.

Telematik und KI greifen im Flottenmanagement eng ineinander. Schmid nennt dazu ein Beispiel: Um heute elektrische Fahrzeuge bestmöglich zu steuern, verarbeitet die KI unzählige Informationen für die Tourenplanung. Diese

reichen von der Batteriekapazität, dem aktuellen Ladestand und der maximalen Ladeleistung über verfügbare Ladepunkte und -geschwindigkeiten bis hin zur Aerodynamik, dem Fahrzeugmodell, den Steigungen auf der Strecke, der Verkehrslage und verschiedenen Wetterprognosen. „Für unsere Umstellung auf KI sind wir im vergangenen Sommer zur Telematiklösung von Webfleet gewechselt“, sagt Kielwein. Der Anbieter verfügt über eine umfassende Erfahrung in Sachen KI-Integration. Die Plattform liefert vielfältige Echtzeitdaten zur Analyse und Automatisierung sowie nützliche Funktionen wie Ladeplanung und Reichweitenanzeige für E-Fahrzeuge. Metzger setzt bereits vier E-Lkw ein; bis 2030 soll mindestens die Hälfte des Fuhrparks elektrifiziert sein.

INTENSIVE VORARBEIT

Ohne ausgiebige Vorbereitung geht es nicht. Dazu gehört vor allem eine vollständige und belastbare Datengrundlage. „Eigentlich gingen wir davon aus, alle nötigen Stammdaten aus der Disposition und dem Vertrieb abrufen zu

können“, berichtet Kielwein. Ein Test zeigte dann jedoch einige Lücken. „Wir mussten teilweise deutlich tiefer ins Detail gehen, etwa bei der Frage, wer die Vertretung der Vertretung beim Kunden übernimmt oder welche Zugmaschinen sich mit welchen Aufliegern kombinieren lassen.“ Bei der Datenerhebung unterstützen ebenfalls spezialisierte Softwareanbieter wie Webfleet: „Wir integrieren auch die Daten, beispielsweise zu Ladesäulen oder auch zu Abfahrtszeiten und Kapazitäten des Güterverkehrs“, sagt Schmid.

POSITIVES FEEDBACK

Um die Mitarbeiter von Anfang an mitzunehmen und in den Wandel einzubinden, führte Kielwein früh Gespräche mit Fahrern und Disponenten. Seit April nehmen sie außerdem an Workshops zur KI-Software teil. „Bisher fiel die Resonanz von allen Seiten sehr positiv aus.“ Das schließt auch die Kunden ein, von denen sich bereits einige angemeldet haben, um das neue System bei Metzger zu besichtigen, sobald es in Betrieb läuft. bb ♦



Mit dem neuen KI-System in der Disposition kann Metzger die Kunden schneller und flexibler beliefern und hohe Transparenz bieten.



VOLL VERSCHLEIERT

In Schweden, Andalusien und in den Schweizer Alpen fahren getarnte Prototypen neuer Lkw und Busse, die Fahrzeugbauer unter extremen Bedingungen testen.

Fünf Wochen in der sommerlichen Hitze Andalusiens bei 44 Grad oder am Polarkreis in Finnland bei minus 35 Grad – Prototypen des elektrischen Mercedes-Benz eActros 600 hatten, bevor er Ende 2024 auf den Markt kam, in Tests ihre robusten inneren Werte bewiesen. Mehr Aufmerksamkeit bei jenen, die den Trucks damals auf der Straße begegneten, erregte aber wohl die auffällige schwarz-weiß gemusterte Folie, die ihr Äußeres verdeckte.

Solche Dazzle-Muster tauchen immer mal wieder dort auf, wo es besonders heiß wird, wo Temperaturen weit ins Minus fallen oder die Höhenunterschiede groß sind. In diesen Umgebungen checken Hersteller wie Daimler Truck, MAN und Iveco ihre Prototypen im Tarnkleid. Die kontrastreichen geometrischen Muster, die das Auge gezielt irritieren, wurden erstmals im Ersten Weltkrieg eingesetzt, um die Fahrtrichtung und Geschwindigkeit von Kriegsschiffen zu kaschieren.

Fahrzeugherstellern geht es heutzutage vor allem um den Schutz sensibler Designmerkmale. So verschleierte MAN für den Straßentest des neuen vollelektrischen Reisebusses



Im Dazzle-Muster: MAN verhüllte die optimierte Frontpartie des vollelektrischen Lion's Coach E für Tests auf der Straße (o.); der Prototyp des Mercedes-Benz eActros 600 im Sommer 2023 in Andalusien (u.).



Lion's Coach E nur den Frontbereich, dessen Formen unter aerodynamischen Gesichtspunkten perfektioniert worden waren. Derart ausgestattet ging es im vergangenen Winter ins ostanatolische Erzurum und nach Nordschweden, wo 300 Sensoren das Verhalten des E-Busses bei Schnee, Eis und anspruchsvoller Topografie erfassten. Im Fokus der Ingenieure stand zum Beispiel, wie das Hochvolt-Batteriesystem und das Thermomanagement des Fahrgastraums bei extremer Kälte reagieren. Bereits zuvor hatte der Lion's Coach E im türkischen Antalya bei bis zu 40 Grad etwa auf steilen Bergpisten und im dichten Stadtverkehr eine Härteprüfung bestanden.

TEST IM TARNKLEID

Daimler Truck hat inzwischen das neue eActros-Portfolio auf rund 40 Varianten erweitert – und treibt die nächste Generation der Brennstoffzellen-Lkw voran. So soll der Next-GenH2 Truck Ende 2026 an die ersten Kunden ausgeliefert werden. Zuletzt absolvierte das Fahrzeug Wintertests in den Schweizer Alpen unter anderem auch, damit das digitale Assistenzsystem Predictive Powertrain Control (PPC) weiterentwickelt werden kann. Das PPC erkennt im Voraus Steigungen und hilft so, die Antriebsleistung zu optimieren. Die Pässe zwischen 600 und knapp 2.500 Metern meisterte das Fahrzeug wie erwartet in der charakteristischen schwarz-weißen Verhüllung. **bb** 



Immer mehr Gemeinden installieren Straßenlaternen mit rotem Licht und schützen so die Natur.

Rotes Licht statt des Vollspektrums – immer mehr Gemeinden in Deutschland rüsten ihre Straßenbeleuchtung um und richten „Rotlichtviertel“ ein, um Gutes für Insekten und andere Tiere zu tun.

Im Stadtgarten Castrop-Rauxel und im Nordlager-Park wurden bereits spezielle „BioRedlight“-Laternen installiert, und in Leverkusen nutzt man am Oulusee ebenfalls rotes Licht – schließlich beherbergen Grünzüge zahlreiche Insekten und Tiere, die besonders sensibel reagieren. Im Ostseebad Ahrenshoop wechseln die Laternen sogar die Farbnuancen: in der Dämmerung von Gelborange zu Rot in der Nacht. In Kempen am Niederrhein setzt man wiederum auf ein warmes Amber; die insektenfreundlichen Straßenlaternen sind hier zudem mit Sensoren ausgestattet. Diese sorgen dafür, dass es nur dann heller wird, wenn sich Menschen nähern – danach dimmen sie wieder auf sparsame zehn Prozent herunter.

Und warum sehen wir nun nachts öfter Rot? Im Vergleich zu anderen Farben nehmen Insekten rotes Licht nur wenig wahr, während die herkömmliche Straßenbeleuchtung sie magisch anzieht. Denn den hohen Blauanteil im bisher gängigen Lichtspektrum lokalisieren Insekten besonders gut und nutzen ihn zur Navigation. So umkreisen Schmetterlinge, Zikaden und Fliegen die Leuchten, bis sie erschöpft sterben oder zur leichten Beute werden.



Kein Horrorfilm, sondern Wissenschaft: Wie hier im dänischen Gladsaxe gehen Kommunen auch hierzulande zu einer Straßenbeleuchtung mit LEDs im tiefroten Spektrum über, um Insekten und nachtaktive Wildtiere nicht zu stören.

Aber selbst tagaktive Arten wie Bienen stört das Licht – oder genauer: ihre innere Uhr. Dadurch kann beispielsweise ihre Fähigkeit als Bestäuber leiden. Größere Tiere wie Fledermäuse, Zugvögel, Amphibien und Fische meiden zudem stark beleuchtete Gebiete

oder verlieren hier die Orientierung. Naturschutzverbände kämpfen daher schon seit Jahrzehnten gegen die grelle künstliche Erhellung in der Nacht und argumentieren, dass schließlich ein warmes Rot auch auf Menschen beruhigend wirken würde. *bb*



Die Kontrollfahrzeuge nutzen modernste Technik, um Verstöße im fließenden Verkehr zu erkennen. Dazu gehören Sensoren, die die Höhen- und Längenmessung sowie die Reifentemperatur vorab messen, sowie Achslastwaagen, intelligente Tachograf-Auslesegeräte und IT-Systeme zum Abruf von Datenbanken. Zudem sind die Spezialfahrzeuge als mobile Büros mit Sicherheitsausrüstung für Gefahrgutkontrollen ausgestattet.



FAIRER WETTBEWERB AUF DER STRASSE

Ob bei der Kontrolle von Sozialvorschriften, bei Marktbeobachtung, Förderprogrammen oder ziviler Notfallvorsorge: Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) wirkt an vielen Schnittstellen zwischen Staat und Transportwirtschaft. KRAVAG-Vorstand Jan Zeibig besuchte den BALM-Präsidenten Christian Hoffmann in Köln.

Jan Zeibig: Herr Hoffmann, wenn Sie von Chancengleichheit im Güterverkehr sprechen – was heißt das ganz konkret?

Christian Hoffmann: Für uns bedeutet Chancengleichheit, dass die geltenden Vorschriften – insbesondere europäische Sozial- und Wettbewerbsregeln – auf deutschen Straßen konsequent angewendet werden. In Deutschland begegnen sich nationale und internationale Unternehmen in einem intensiven Wettbewerb. Umso wichtiger ist es, dass wir unseren Überwachungs- und Kontrollauftrag ernst nehmen. Wir kontrollieren vor allem auf stark frequentierten Transitachsen wie der A2 entweder stichprobenartig oder anlassbezogen. Dort prüfen wir schlicht die Verkehre, die zu bestimmten Zeiten tatsächlich unterwegs sind. Es geht nicht darum, bestimmte Herkunftsländer häufiger oder seltener zu kontrollieren, sondern darum, auf einem

Streckenabschnitt zu einem bestimmten Zeitpunkt alles, was dort fährt, nach denselben Maßstäben zu überprüfen. So stellen wir sicher, dass europäisches Recht in der Praxis einheitlich umgesetzt werden kann.

Deutschland gilt als Kabotageland Nummer eins. Wo beginnt für Sie unfairen Wettbewerb?

Zunächst ist festzuhalten: Die maßgeblichen Regelungen – etwa zu Kabotage oder Sozialvorschriften – sind europarechtlich stark vorgeprägt. Der Handlungsspielraum der einzelnen Mitgliedsstaaten ist begrenzt. Entscheidend ist daher, dass die bestehenden europäischen Vorschriften mit vergleichbarer Intensität angewendet werden, und genau daran arbeiten wir im Rahmen unseres Kontrollauftrags. Gleichzeitig beraten wir das Bundesministerium für Verkehr mit verkehrswirtschaftlichen Analysen und Marktbeobachtungen und

liefern damit eine belastbare Datengrundlage für politische Entscheidungen.

Wie funktioniert die europäische Zusammenarbeit bei der Kontrolle in der Praxis?

Sehr gut. Wir sind Mitglied im europäischen Verbund Euro Control Route: Dort geht es um Harmonisierung – sowohl in der Rechtsanwendung als auch in der praktischen Kontrollführung. Wir organisieren Austauschprogramme mit Nachbarstaaten, kontrollieren wochenweise in Kooperation und organisieren gemeinsame Grenzkontrollen. Ziel ist es, dass europäische Vorschriften nicht nur formal einheitlich sind, sondern auch tatsächlich einheitlich angewendet werden. Auch wenn es um Manipulationen geht, etwa am Fahrtenschreiber, profitieren wir vom Expertenaustausch im europäischen Netzwerk.

Viele deutsche Spediteure beklagen dennoch Wettbewerbsnachteile gegenüber osteuropäischen Anbietern. Wie begegnen Sie diesem Vorwurf?

Unsere Aufgabe ist die konsequente Anwendung der geltenden Vorschriften. In der Aufgabenwahrnehmung, in der Kontrolle und in unserer Zuständigkeit gilt Chancengleichheit auf der Straße. Wir stellen sicher, dass Sozialvorschriften, Kabotageregeln sowie Genehmigungs- und Erlaubnisfragen mit hoher Priorität geprüft und durchgesetzt wer-



den – unabhängig von Herkunft oder Unternehmensgröße. Den Wettbewerb können wir nicht steuern, aber wir sorgen dafür, dass er regelbasiert stattfindet.

Die Mautbefreiung für E- und Wasserstoff-Lkw wurde bis Mitte 2031 verlängert. Ist das ein wirksamer Anreiz – oder eher eine teure Entlastung?

Die Hersteller haben stark in alternative Antriebe investiert. Der Bestand entsprechender Fahrzeuge ist noch gering, während die Branche sehr preissensibel ist. Eine Vergünstigung kann daher durchaus verkehrslenkend wirken. Das haben wir bei unterschiedlichen Mautsätzen für Euro-Schadstoffklassen bereits gesehen. Ob die Regelung über 2031 hinaus angepasst werden muss, hängt von vielen Faktoren ab. Wir stellen jedenfalls die Datengrundlage bereit, damit politische Folgeentscheidungen fundiert getroffen werden können.

Viele mittelständische Unternehmer fragen sich: Was haben wir vom BALM – abgesehen von Kontrollen?

Mir ist es wichtig, noch mal zu betonen: Kontrollen garantieren Verkehrssicherheit und fairen Wettbewerb – das sollte man nicht als selbstverständlich ansehen. Darüber hinaus sind wir für Förderprogramme zuständig, die gerade der mittelständisch geprägten Logistikbranche zugutekommen. Seit 2009 laufen Programme zur sogenannten Mautharmonisierung, später erweitert um Umwelt- und Sicherheitsmaßnahmen sowie Aus- und Fortbildung. Gerade für kleine und mittlere Unternehmen sind diese Programme relevant. Nach jedem Förderaufruf analysieren wir die Inanspruchnahme und die Wirkung, werten Entwicklungen aus und beraten das Bundesministerium entsprechend wei-



KRAVAG-Vorstand Jan Zeibig (links) besuchte den BALM-Präsidenten Christian Hoffmann in der Kölner Zentrale des Bundesamts für Logistik und Mobilität. Von dort aus wird die Überwachung des Güterverkehrs auf deutschen Transitachsen gesteuert.

ter. Damit fließen die praktischen Erfahrungen der Branche in die Weiterentwicklung der Programme ein. Wir unterstützen Antragsteller, zum Beispiel über Hotlines, FAQs und künftig auch Chatbots. Beratung im engeren Sinne leisten wir nicht, aber wir helfen dabei, Anträge erfolgreich zu stellen. Hinzu kommen Marktbeobachtungen, Statistiken und Analysen wie unser „Fahrleistungsindex“ auf Basis anonymisierter Mautdaten, der als Konjunkturindikator dient.

Das BALM ist inzwischen auch für die zivile Notfallvorsorge zuständig. Wie verbinden Sie sicherheitsrelevante

Verantwortung mit wirtschaftlicher Fairness?

Gegenwärtig haben rund 1.100 Unternehmen sich zur Mitwirkung bereit erklärt, sie kommen überwiegend aus dem Güterverkehr. Das ist keine lose Absichtserklärung, sondern basiert auf konkreten Abstimmungen über Infrastruktur, Kapazitäten und Einsatzmöglichkeiten. Im Einsatzfall erfolgt eine marktübliche Entschädigung. Vor allem aber verdient das Engagement dieser Unternehmen auch Wertschätzung und Anerkennung. Ich sehe darin ein gesamtgesellschaftlich wichtiges Bekenntnis der Unternehmenschaft zur Versorgungssicherheit in Deutschland.



Kontrolle, Förderung, Digitalisierung: Das Gespräch zwischen Jan Zeibig und Christian Hoffmann – in der Mitte Susanne Zolke vom Stab Kommunikation, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – zeigte die Bandbreite der BALM-Aufgaben.

Welche Rolle spielen Daten und Digitalisierung in Ihrer Arbeit?

Eine sehr große. Wir verfügen über anonymisierte Mautdaten in hoher Detailtiefe. In Zusammenarbeit mit Toll Collect entstehen daraus Projekte wie der „Stellplatzinformationsdienst“, der in Echtzeit freie Lkw-Parkplätze ausweist. Mit solchen Daten können wir infrastrukturelle Engpässe besser adressieren und verkehrsträgerübergreifend Steuerungsfunktionen entwickeln. Digitalisierung ist für mich die breite Basis – KI kann ergänzen, ist aber kein Selbstzweck. Wir nutzen KI künftig für drei Bereiche: bessere Außenkommunikation, etwa über Chatbots, effizientere interne Recherche in großen Datenbeständen und perspektivisch die Unterstützung in Fachanwendungen, um Prozesse zu beschleunigen. Die Entscheidungshoheit bleibt dabei immer beim Menschen.

Wie wichtig ist der Mensch im Kontrollprozess, wenn Technik immer mehr übernimmt?

Der Mensch ist das wichtigste Glied. Unsere Technik selektiert Verdachtsfälle, aber die Verifizierung, die Bewertung der Verhältnismäßigkeit und die Durchsetzung von Maßnahmen liegen beim Kontrolleur. Ob es um die Sicherung

eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs oder um die Festsetzung einer Geldbuße geht – das erfordert Überzeugungskraft und Entscheidungskompetenz. Und die lassen sich nicht automatisieren.

Spüren Ihre Mitarbeitenden einen rauen Ton auf der Straße?

Ja, eine gewisse Schroffheit hat zugenommen. Staatliche Weisungen werden durchaus akzeptiert, aber es gibt mehr Diskussionen. Deshalb investieren wir unvermindert in Deeskalationstraining, Gesprächsführung und interkulturelle Kompetenz unserer Beschäftigten, damit sie gewohnt sicher auftreten können.

Wann wäre für Sie die Chancengleichheit im europäischen Güterverkehr tatsächlich erreicht?

Wenn europäische Vorschriften nicht nur formal harmonisiert sind, sondern überall mit vergleichbarer Intensität angewendet werden. Unser Anspruch ist es, dafür jeden Tag einen Beitrag zu leisten. Wer sich ein eigenes Bild machen möchte: Mit dem Format „BALM hautnah“ laden wir regelmäßig Verbände und Unternehmen ein, unsere Arbeit im direkten Austausch kennenzulernen.

jg



ZUR PERSON CHRISTIAN HOFFMANN

Christian Hoffmann ist Präsident des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM, ehemals Bundesamt für Güterverkehr) in Köln. Der studierte Jurist ist seit 2005 beim BALM tätig, war unter anderem ab 2018 Leiter der Abteilung Zentrale Dienste und ab 2019 Vizepräsident. » www.balm.bund.de



QUIZ

STILVOLL



Sneaker sind mittlerweile in fast jeder Branche als Teil der Geschäftsbekleidung anerkannt – als modisches Statement, als Ausdruck der Persönlichkeit und vor allem, weil sie so bequem sind. Besonders passend in Transport und Logistik sind die KRAVAG-Sneaker, die Sie jetzt gewinnen können.

In der Hamburger Firmenzentrale sind sie oft und gern gesehen: die KRAVAG-Sneaker. Der bequeme Schuh stammt von Adidas, seine genaue Modellbezeichnung lautet „Court Base“. Die schlicht-weißen Schuhe mit den ikonischen drei Streifen in sattem Schwarz zierte oberhalb der Ferse dezent das KRAVAG-Logo. Als ein Stück „Berufsbekleidung“ wird er bereichs- und hierarchieübergreifend zum Anzug, Kostüm oder ergänzend zum Business-Casual-Outfit getragen – und selbst zu festlichen Anlässen in Kombination zum Smoking fiel der Schuh schon auf.

10 PAAR KRAVAG-SNEAKER ZU GEWINNEN

Wenn Sie drei Fragen beantworten, können Sie ein Paar KRAVAG-Sneaker in Ihrer Wunschgröße gewinnen. Allen, die diese TREIBSTOFF-Ausgabe sorgfältig gelesen haben, dürfte diese Aufgabe leichtfallen.

- 1. Welche Temperaturen darf Frischmilch auf dem Transportweg nicht über- und nicht unterschreiten?**
- 2. Wie nennt man die Folie, mit der sogenannte Erbkönige beklebt werden?**
- 3. Wie heißt der Präventionspreis der Aktion Kinder-Unfallhilfe?**

KRAVAG verlost zehn Paar KRAVAG-Sneaker in Wunschgröße. Die Teilnahme ist per E-Mail an treibstoff@kravag.de mit dem Betreff „Sneaker“ möglich. Teilnahmechluss ist der 31.8.2026. Die Gewinner werden unter allen Einsendungen mit den richtigen Lösungen ausgelost und spätestens Ende September 2026 benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



SAFARI FÜR MEHR SICHERHEIT

Spaß und Sicherheit – das bringt das Projekt „Safety Safari“ zusammen, damit Vorschulkinder und Erstklässler gefahrlos durch den Straßenverkehr kommen.

Als Geschäftsführer leitet Klaus Hellenthal ein mittelständisches Technologieunternehmen. Mindestens genauso kompetent ist der 59-Jährige allerdings, wenn er die Jüngsten spielerisch anleitet, den Straßenverkehr sicher zu meistern. Im hessischen Main-Kinzig-Kreis macht er mit dem ehrenamtlichen Projekt „Safety Safari“ Verkehrserziehung zu einer spannenden Suchjagd.



Im Projekt „Safety Safari“ lernen kleinere Kinder spielerisch, wie sie sich im Straßenverkehr richtig verhalten.

Die Schwächsten im Straßenverkehr schützen – dafür rückte die Aktion Kinder-Unfallhilfe zuletzt im Dezember 2024 die „Safety Safari“ und acht weitere Initiativen ins Rampenlicht. Mit dem Award „Der Rote Ritter“ würdigt der Verein alle zwei Jahre herausragende Ideen zur Unfallprävention im kleinen Saal der Elbphilharmonie in Hamburg. Diesen Dezember ist es wieder so weit. „Der Rote Ritter“ beflügelt uns – die Wertschätzung wirkt bis heute nach“, erzählt Hellenthal, der das Konzept für die „Safety Safari“ vor über elf Jahren mit seiner Tochter entwickelte.

Den Anstoß brachte ein Unfall, bei dem die damals Neunjährige erlebte, wie eine Mitschülerin angefahren wurde.

PREISGELD FÜR MEHR SICHERHEIT

Wann darf ich einen Zebrastreifen überqueren? Was auf der Straße tun, wenn die Ampel plötzlich auf Rot springt? Und wie wichtig ist es, einen Helm zu tragen? 17 Fragen stellen etwa ein Zebra, ein Nashorn und ein Krokodil auf bunten Papierbögen. Um die versteckten Zettel, auf denen Tiere die Antworten geben, aufzustöbern, gehen die kleinen

DER COUNT-DOWN LÄUFT

Noch können sich Projekte zur Unfallprävention für den Preis „Der Rote Ritter 2026“ bewerben.

Kennen auch Sie eine kreative Initiative, die Kinder sicher durch den Straßenverkehr bringt? Dann machen Sie mit, oder sagen Sie es weiter: Eine Teilnahme an der Ausschreibung für den Präventionspreis „Der Rote Ritter“ ist noch bis zum 15. Juli möglich. Projekte einreichen können Privatpersonen, Unternehmen, Schulen, Kindergärten, Gemeinden und Vereine in Deutschland über die Der-Rote-Ritter-Website.
» [der-rote-ritter.de](https://www.der-rote-ritter.de)



Entdecker mit selbstgebastelten Ferngläsern auf die Pirsch. „Die Kinder sind mit leuchtenden Augen dabei – das ist einfach unbezahlbar“, berichtet Hellenthal. Gut 100 Sicherheitssafaris hat er inzwischen in Vorschulklassen und ersten Klassen organisiert. Bei den Trainings unterstützen ihn Fachleute und, wann immer es möglich ist, seine beiden Töchter mit Klassenkameradinnen. Gemeinsam verteilen sie dabei auch reflektierende T-Shirts oder andere Sicherheitsartikel, die verschiedene Unternehmenspartner sponsern. „Das Roter-Ritter-Preisgeld kam dafür wie gerufen, dadurch sind wir bis heute finanziell gut aufgestellt“, so Hellenthal. Für seinen Ruhestand plant er bereits, das Projekt „Safety Safari“ noch größer aufzuziehen.

» www.kinderunfallhilfe.de



Auf der A24 in Höhe Neuruppin in Brandenburg