

INHALT

Seite 2

Grüner Faden

So organisieren Sie die Nachhaltigkeitsberichterstattung nach CSRD im Unternehmen.

Seite 3

HVO tanken, Klima schützen

HVO100 ist nun bundesweit verfügbar. Einer der Lieferanten ist EDI Energie-Direkt Hohenlohe, der den Kraftstoff auch zu TC09-Mitgliedern fährt.

Seite 4–5

Spedition, die Zeit schenkt

Die Spedition Dallmaco stellt ihren Kunden etwas ganz Besonderes in Aussicht. „Wir schenken Zeit“, verspricht sie.

Seite 6–7

Wasserstoff mit Potenzial

Elektro only? Für bestimmte Anwendungsfälle ist Wasserstoff eine sinnvolle Ergänzung – unser großer Überblick.

Seite 8

Alles zur IAA Transportation

Die weltgrößte Fachmesse rund um Mobilität und Güterverkehr steht an. Was Sie zur IAA Transportation wissen müssen.

Weniger Schäden

Wie sich Riskmanagement rechnet

Riskmanagement rechnet sich in mehrfacher Hinsicht. Um eine Vorstellung zu bekommen: „Pro Jahr zehn Prozent weniger Schäden, ist realistisch“, sagt Experte Danilo Smoczynski. Er habe in Flotten die Schadenquote schon auf 40 und dauerhaft unter 30 Prozent reduziert und in großen Fuhrparks eine sechsstellige Summe an Versicherungskosten eingespart.

Kontakt:

Interessiert am Thema

Riskmanagement?

Nehmen Sie gerne mit unseren

Profis von TC09 Kontakt auf:

renate.walcher@tc09.de



Foto: Prevamo

Riskmanagement als Komplettpaket bei TC09

Sicher besser aufgestellt

TC09 hilft Flottenbetreibern dabei, ihre Schäden zu reduzieren und ihre finanziellen Spielräume zu erhöhen. Das Zauberwort heißt Riskmanagement – das ist die Spezialität des TC09-Partners Prevamo.

Wer Unfällen einen Riegel vorschiebt, ist ein Gewinner: Flottenbetreiber ersparen sich Aufwand und Ärger, sei es beim Gespräch mit Versicherern, Kunden oder der Werkstatt. Sie erhöhen ihren finanziellen Spielraum, indem sie ihre Versicherungsbeiträge drücken. Und das Allerwichtigste: Sie tragen dazu bei, die Sicherheit auf Deutschlands Straßen zu erhöhen. Denn jeder Unfall ist einer zu viel. Der Schlüssel auf dem Weg zur Unfallprävention ist ein aktives Riskmanagement. Hier kommt das Unternehmen Prevamo ins Spiel. Es bietet ein Komplettpaket in den Bereichen Prävention und Sicherheit an. Geschäftsführer Danilo Smoczynski zielt dabei auf einen strukturierten und ganzheitlichen Ansatz ab. „Er besteht darin, aus Fehlern zu lernen und den kontinuierlichen Verbesserungsprozess zu leben“, sagt der Riskmanager, der aus der speditionellen Praxis kommt und als QHSSE-Manager lange die Themen Qualität, Sicherheit, Gesundheit, Umwelt und Personal verantwortete. Sein Wissen setzte er auch als Riskmanager bei einem Spezialversicherer ein.

Ob Fahrer oder Disponent, ob Fuhrpark- oder Werkstatteleiter oder Geschäftsführer: Die Kunst besteht für den Riskmanager darin, alle im Unternehmen mitzunehmen. Alle müssen sich dem Ziel verschreiben, die Schäden zu reduzieren – vor allem die Frequenzschäden, die nicht einfach

passieren, sondern immer eine Vorgeschichte und eine Ursache haben.

Dem verursachenden Fahrer kommt eine Schlüsselrolle zu. Danilo Smoczynski ist es wichtig, den Fahrer mitzunehmen und im Verursachergespräch in Erfahrung zu bringen, ob der Schaden vermeidbar gewesen wäre. „Wir wollen den Fahrer nicht in die Enge treiben, sondern aktiv einbinden“, sagt der 55-Jährige. War der Schaden vermeidbar, weil zum Beispiel die regelmäßig anzufahrende Entladestelle schlecht beleuchtet ist, weiß man, wo anzusetzen ist. Der Riskmanager setzt dabei auch auf Aufklärung – etwa durch Safety Flashes – Aushänge oder digital verschickte Infoblätter, die auf Gefahrensituationen und den Umgang mit ihnen hinweisen.

Am unkompliziertesten erreicht man laut dem Riskmanager die Fahrer auf dem Betriebshof. Daher baut er dort einen Welcome Point auf – einen Infostand, bei dem man ins Gespräch kommt, gerne bei einem kleinen Imbiss. Auch ein Safety Day – bei dem sich Teams des Unternehmens in verschiedenen Disziplinen wie dem rückwärts Rangieren messen – kann nach Smoczynskis Erfahrung Wunder beziehungsweise ein Umdenken bewirken.

Wer sich für Riskmanagement entscheidet, wählt nicht ein einmaliges Fahrertraining. Er stellt sich systematisch und dauerhaft der Schadenprävention. Minimum ein Jahr, eher drei Jahre sollte man einplanen, rät der Prevamo-Chef. Und die oberste Firmenleitung muss mitmachen. Sonst sei das Projekt zum Scheitern verurteilt.

Matthias Rathmann

EDITORIAL



Foto: TC09

Riskmanagement – zu viel Aufwand?

Seit Jahren betreibt TC09 mit ihren Versicherungskunden aktiv Riskmanagement. Mit großem Erfolg. Nicht von heute auf morgen, aber nachweislich mit zunehmender Dauer.

Wie der Volksmund schon sagt: „Der Fisch stinkt vom Kopf“, so dass die Verantwortung zur Vermeidung von Lkw-Unfällen nicht nur beim Fahrer liegt, sondern auch bei Geschäftsleitung und Disposition. Daher ist es unabdingbar, einen strukturellen Ansatz zu schaffen im Bereich Riskmanagement und Schadenprävention, der alle Beteiligten mit ins Boot nimmt. Nur im Team und mit klaren Kommunikationsvereinbarungen kann erreicht werden, dass Schäden und die damit verbundenen Kosten reduziert und die Zufriedenheit bei Mitarbeitenden wie auch Kundschaft erhöht wird. Natürlich wird aber auch die eigene Position gegenüber dem Versicherer dadurch gestärkt und deutlich verbessert.

Selbstverständlich ist aktives Riskmanagement nicht als Einmalschulung zu betrachten, sondern es muss dauerhaft eingerichtet werden, um stets reagieren und sich ständig weiter verbessern zu können.

Ich wünsche allen viel Freude beim Lesen der neuen Ausgabe.

Josef Perisa

Die Berichterstattung nach CSRD im Unternehmen organisieren

Damit es wie am Schnürchen klappt



Neue Anforderungen und erhöhter Umfang: Zahlreiche Unternehmen sind mit der Umsetzung der neuen Europäischen Nachhaltigkeitsberichtsstandards (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) überfordert.

Im zweiten Teil unserer CSRD-Serie möchten wir Unternehmerinnen und Unternehmern deshalb einen grünen Faden an die Hand geben, wie Sie die Nachhaltigkeitsberichterstattung im eigenen Unternehmen organisieren. Denn zur eigentlichen Erstellung des Berichts gehören auch die organisatorische Vorbereitung sowie die systematische Auseinandersetzung mit Nachhaltigkeit.

Leitfaden zum Nachhaltigkeitsbericht

1. Betroffenheit überprüfen: Bevor Sie mit dem CSRD-Bericht loslegen, sollten Sie zunächst einmal prüfen, wer überhaupt von der Berichtspflicht betroffen ist. Die Berichterstellung kann sich aber auch für Unternehmen, die nicht oder noch nicht von der aktuellen Gesetzgebung erfasst sind, lohnen. Viele kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sind schon heute indirekt von der Berichtspflicht betroffen, denn ihre größeren Auftraggeber sind bereits berichtspflichtig und prüfen ihre Geschäftsbeziehungen entsprechend. Das Engagement für soziale und ökologische Verantwortung steigert die Attraktivität des Unternehmens für Kunden und zukünftige Geschäftspartner. Die gesetzlichen Regulierungen ändern und verschärfen sich außerdem stetig. Unternehmen, die jetzt schon in ein aktives und zielgerichtetes Nachhaltigkeitsmanagement investieren, sind auf künftige Anforderungen aus Berlin oder Brüssel bestens vorbereitet.

2. Verantwortlichkeiten festlegen: Für die Erstellung des Berichts ist es wichtig, zunächst einmal ein Nachhaltigkeitsteam zusammenzustellen. Dieses



Foto: Muenrithannin/Peetels

besteht idealerweise aus der Geschäftsführung, einem Nachhaltigkeitsbeauftragten sowie Vertreterinnen und Vertretern der Fachbereiche. Aufgabe der Geschäftsführung ist es, das Team auf allen Ebenen der Berichterstellung zu unterstützen, wichtige Fragen zu Berichtsinhalt und -umfang zu klären sowie entsprechende Ressourcen bereitzustellen. Die verschiedenen Fachbereiche liefern die geforderten Nachhaltigkeitsinformationen. Der oder die Nachhaltigkeitsbeauftragte koordiniert sämtliche Aktivitäten zur Erstellung des CSRD-Berichts, wie das Zusammentragen der Daten oder die Kommunikation mit den involvierten Fachbereichen. Da der Nachhaltigkeitsbericht Teil des Lageberichts ist, bietet sich außerdem ein Austausch mit Finanzabteilung und Wirtschaftsprüfer an. Gegebenenfalls lohnt sich auch die Anschaffung einer entsprechenden Software. Auch TC09 arbeitet mit einer All-in-One-Softwarelösung.

3. Übersicht über die Anforderungen verschaffen: Als nächstes sollten Sie sich einen Überblick über die Anforderungen der CSRD verschaffen. Einen ausführlichen Artikel dazu finden Sie in der August-Ausgabe unserer TC09-Zeitung (Ausgabe 20).

4. Bestandsaufnahme durchführen: Um zu sehen, wo ihr Unternehmen im Kontext Nachhaltigkeit steht, sollten Sie einmal den Status quo in Ihrem Unternehmen erfassen. Wo ist das Unternehmen bereits gut aufgestellt? Wo gibt es noch Luft nach oben? Praktisches Hilfsmittel hierfür ist die IZU-Checkliste Nachhaltigkeitsmanagement (Infozentrum Umwelt Wirtschaft des Bayerischen Landesamts für Umwelt, IZU). Es bietet sich aber auch das klassische Instrument der SWOT-Analyse an – Stärken (strengths) und Schwächen (weaknesses) der internen Unternehmensumwelt, Chancen (opportunities) und Gefahren (threats) der externen Unternehmensumwelt. Diese dient der Darstellung der Unter-

nehmenssituation und bildet die Grundlage zur Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie. Aus den Ergebnissen der SWOT-Analyse können Maßnahmen, Ziele und Ressourcen als Basis für das strategische Nachhaltigkeitsmanagement abgeleitet werden. Wichtig ist es, sich hierbei inhaltlich auf Nachhaltigkeit zu fokussieren und an den Themen der ESRS zu orientieren.

gesteuert. Gegebenenfalls kann der Strategieplan angepasst werden.

6. Loslegen: Jetzt können Sie mit der eigentlichen Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts beginnen. Hierzu gehört die Einbindung relevanter Stakeholder, die Durchführung einer sogenannten Wesentlichkeitsanalyse, das Erheben von Daten sowie das Zusammentragen

Strength/Stärken:

Welche Stärken gibt es?
Wie können wir mit unseren Stärken das Thema Chancengleichheit angehen?

Weakness/Schwächen:

Welche Schwächen gibt es?
Wer hat ähnliche Schwächen oder ist ähnlichen Risiken ausgesetzt?

Opportunities/Chancen:

Welche Chance gibt es?
Wie können wir drohende Gefahren mit unseren Stärken abwenden?

Threats/Gefahren:

Welche Gefahren gibt es?
Wo bedrohen Ungleichheiten den zukünftigen Unternehmenswert?

5. Aufbau eines strategischen Nachhaltigkeitsmanagements: Zu den Anforderungen der CSRD gehört auch die Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie als Teil der Unternehmensstrategie. Definieren Sie hierfür zunächst einmal die für ihr Unternehmen wesentlichen Themen nach ESRS. Formulieren Sie sodann – ausgehend beispielsweise von der SWOT-Analyse – Nachhaltigkeitsziele sowie angemessene Maßnahmen zur Erreichung der Ziele. Die Ziele sollten smart formuliert sein – sogenannte SMART-Ziele (spezifisch, messbar, angemessen, realistisch, terminiert). So schließen Sie langfristig Lücken und verbessern gleichzeitig die ökologischen und sozialen Auswirkungen ihrer Unternehmens-tätigkeiten. Mittels Kennzahlen werden die Fortschritte bei der Verwirklichung der Nachhaltigkeitsziele überprüft und

sämtlicher Daten und Berichtsinhalte, um einen prüfbar Bericht nach CSRD zu erstellen. Auch die Erarbeitung der Nachhaltigkeitsstrategie – Festlegen der Nachhaltigkeitsziele und der dazugehörigen Maßnahmen – gehört zu diesem Prozess, kann aber auch (wie oben dargestellt) vorgelagert werden.

In den nächsten Ausgaben unserer TC09-Zeitung erfahren Sie mehr zu den weiteren Aspekten der Nachhaltigkeitsberichterstattung wie dem Stakeholder Dialog oder der Wesentlichkeitsanalyse.

Jana Perisa

Bei Fragen und Vermittlung stehe ich gerne zur Verfügung.
Ihre Ansprechpartnerin bei TC09 AG:
Jana Perisa
jana.perisa@tc09.de

Wer ist betroffen?

- Unternehmen, die bereits nach NFRD (Non-Financial Reporting Directive) berichtspflichtig sind (Datenerfassung ab 01. Januar 2024 für Berichterstattung in 2025)
- Große Unternehmen, also Unternehmen, die zwei der folgenden drei Kriterien erfüllen: Bilanzsumme \geq 25 Mio. Euro, Nettoumsatzerlöse \geq 50 Mio. Euro, Zahl der Beschäftigten \geq 250 (Datenerfassung ab 01. Januar 2025 für Berichterstattung in 2026)
- Börsennotierte KMU ab 10 Mitarbeitenden (Datenerfassung ab 01. Januar 2026 für Berichterstattung in 2027)

EDi Hohenlohe vertreibt Kraftstoff HVO100

Frittenfett tanken, Klima schützen

Klimaschutz sofort – mit dem biogenen Kraftstoff HVO100 lässt sich der CO₂-Ausstoß von jetzt auf gleich um bis zu 90 Prozent drosseln. Einer der Lieferanten ist EDi Energie-Direkt Hohenlohe, der den Kraftstoff auch zu Transcoop09-Mitgliedern fährt.

Wer gerne Pommes isst, braucht kein schlechtes Gewissen zu haben. Jedenfalls nicht wegen des Frittieröls. Hat es nach einer Woche in der Imbissbude ausgedient, muss es nicht aufwendig entsorgt werden. Es kann – ganz im Sinne der Kreislaufwirtschaft – zu einem neuen Produkt veredelt werden. Durch Zuführung von Wasserstoff und eines Katalysators können Raffinerien aus dem Frittenfett hydriertes Pflanzenöl, also HVO, erzeugen. Damit wiederum können Diesel-Lkw und Diesel-Loks betrieben werden.

Das wissen inzwischen schon die Kleinsten. Auch das beliebte TV-Erklärformat, „die Sendung mit der Maus“, hat sich der Sache vor einigen Wochen angenommen und verständlich den Weg vom Frittenfett zum Kraftstoff erklärt. HVO100 – spricht: HVO in Reinform – kommt vor allem deshalb hohe Bedeutung zu, weil es bei der Antriebswende helfen kann. Immerhin lassen sich damit die CO₂-Emissionen um bis zu 90 Prozent senken.

Seit Ende Mai an öffentlichen Tankstellen zu haben: HVO100, gekennzeichnet als XTL.



Die Potenziale

- Die jährliche HVO-Produktionskapazität von Neste liegt nach Firmenangaben bei ca. 5,5 Millionen Tonnen. Weltweit betrachtet, wird die globale HVO-Produktion 2025 voraussichtlich die Marke von 30 Millionen Tonnen überschreiten.
- Allein durch Nutzung von Speiseölen lassen sich nach Schätzungen rund 50 Millionen Tonnen HVO jährlich produzieren. Werden weitere Rohstoffe wie Bioabfälle, Gras, Heckenschnitt, Klärschlamm oder Algen genutzt, könnte Experten zufolge bis zum Jahr 2050 rund eine Milliarde Tonnen Biosprit produziert werden – was einem Drittel bis Viertel des weltweiten Kraftstoffbedarfs entspricht.



Seit Ende Mai dürfen Energieversorger nach einem Beschluss der Bundesregierung HVO100 auch an öffentlichen Tankstellen verkaufen. „Das ist ein gutes Signal“, betont Roland Weissert, Geschäftsführer von EDi Energie-Direkt Hohenlohe aus Öhringen. „Wir sind froh, dass die Bundesregierung erkannt hat, dass HVO sowohl beim Klimaschutz als auch bei der Bekämpfung der lokalen Emissionen hilft“, ergänzt er. Der mittelständische Energiehändler ist Partner des finnischen HVO-Anbieters Neste und beliefert mit dem paraffinischen Kraftstoff sowohl öffentliche Tankstellen als auch Betriebstankstellen. EDi – wie sich das Unternehmen kurz nennt – ist neuerdings auch Partner von Transcoop09 und kann Mitglieder entweder selbst mit HVO versorgen oder über Neste zu anderen Händlern vermitteln.

Stark ist EDi traditionell im Süden der Republik: Der Mittelständler versorgt neun eigene Tankstellen im Großraum Heilbronn/Franken plus eine weitere in der Nähe des Leipziger Flughafens. Die Vorbereitungen für Lieferungen in den Nürnberger Raum haben ebenfalls schon begonnen. Der Energiehändler bezieht den durchsichtigen und geruchsneutralen Kraftstoff aus einem Tanklager in Mannheim. Dorthin gelangt er per Binnenschiff von der Neste-Raffinerie in Rotterdam.

Bundesweit ist HVO100 unter der Bezeichnung XTL (X to liquid) nach Schätzung von Geschäftsführer Roland Weissert an 200 bis 300 Tankstellen verfügbar. Diese Zahl wird nach seiner Prognose weiter steigen, wobei die Verbreitung ihre Zeit braucht. Tankstellen benötigen erst einmal freie Tanks. Andernfalls heißt es: Genehmigungen einholen, Fahrbahn aufreißen, Leitungen verlegen – das braucht Zeit.

Der große Vorteil von HVO100: Es ist sofort einsetzbar und kann damit über Nacht einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Es brauche keinerlei Anpassungen in den Fahrzeugen und es bestehe keine Gefahr von Schäden im Tanksystem, sagt Weissert, der das 1926 gegründete Familienunternehmen in dritter Generation leitet. Sollte durch die Nutzung von Neste MY Renewable Diesel – so der Markenname – ein Schaden am Kraftstoffsystem oder der Abgasanlage entstehen, übernimmt Neste die Kosten

bei Fahrzeugen, die nicht älter als zehn Jahre sind. Ein weiterer Vorteil: HVO100 lässt sich beliebig mit fossilem Diesel mischen. Sollte es also mal nicht bis zur nächsten XTL-Tankstelle reichen, kann der Fahrer mit konventionellem Sprit auffüllen.

Einziges Schönheitsfehler: HVO100 ist teurer – pro Liter derzeit um etwa zehn Cent. Zwar ist der biogene Kraftstoff vom CO₂-Preis ausgenommen, die Kostenlücke zum fossilen Diesel wird damit aber nicht geschlossen. Bei der Maut erhält HVO ebenfalls keinen Bonus. Energie-Experte Weissert würde sich daher wünschen, dass die Bundesregierung den Kraftstoff steuerlich begünstigt. Entgegen der landläufigen Meinung könne der Gesetzgeber in Berlin auch ohne das Einverständnis aus Brüssel Anreize zum Erwerb von HVO setzen, erläutert er. Der Bund könne die Energie-Mindeststeuer darauf von 47 auf 33 Cent senken. „Man könnte auch über eine Rückvergütung nachdenken, wenn man nachweist, HVO100 getankt zu haben“, schlägt Weissert vor. Zu aufwendig und bürokratisch? Bei den Bauern wird dieses Modell praktiziert – sie beziehen einen vergünstigten Agrardiesel.

Das heißt in der Folge für EDi-Chef Weissert aber auch: Wer nur auf die Kosten schießt, sollte weiter fossilen Diesel fahren. Wer dagegen ernsthaft auf eine CO₂-Reduktion aus ist, muss HVO100 in Betracht ziehen. „In der Gesamtkostenbetrachtung ist es die günstigste Lösung“, erklärt der Unternehmer. Fuhrparks müssten sich nicht erst einen Elektro- oder Wasserstoff-Lkw sowie eine dazu gehörige Energieinfrastruktur anschaffen, sondern könnten sofort auf Grün umstellen. EDi beziehungsweise Neste liefern zum alternativen Kraftstoff gleichzeitig noch die CO₂-Reports, aus denen der Emissionsfaktor und der jeweilige Ausstoß des Klimagases im Vergleich zum Diesel hervorgeht. Die verladende Industrie ist an solchen Reports zunehmend interessiert, steht sie doch selbst unter Druck, mehr in Richtung Nachhaltigkeit zu unternehmen.

Ob nun HVO, Elektro- oder Wasserstoff-Lkw: Das Unternehmen aus Hohenlohe will die alternativen Antriebe und Kraftstoffe auf keinen Fall gegeneinander



Plädoyer für Technologieoffenheit: Roland Weissert, Geschäftsführer von EDi Energie-Direkt Hohenlohe.

ausspielen: „HVO einsetzen heißt nicht: Elektro- oder Wasserstoff-Lkw einstellen“, betont Firmenchef Weissert. „Die Mischung macht es.“ Deshalb sollte auch die Politik seiner Meinung nach offen für alle Antriebslösungen bleiben und nicht nur einen Weg zum Erreichen des Klimaziels vorgeben. EDi Energie-Direkt Hohenlohe ist selbst ein Beispiel für Technologieoffenheit. Die eigene Flotte beläuft sich auf 35 Fahrzeuge – darunter ein LNG-Truck von Scania und seit 2023 ein eActros 300 mit Siloaufbau für die Ausfuhr von Holzpellets. Ein schwerer eTGX von MAN könnte ebenfalls in Kürze Einzug halten. Denn auch der Energielieferant selbst will mit gutem Beispiel voran gehen und den CO₂-Emissionen zu Leibe rücken.

Matthias Rathmann

Treffen auf der IAA

Neste zeigt mit seinen Vertriebspartnern, darunter auch EDi Energie-Direkt Hohenlohe, auf der **IAA Transportation** in Hannover Flagge. Anzutreffen sind die Partner von 17. bis 22. September in Halle 12, Stand B 69. Sie informieren zum Beispiel darüber, wo HVO100 verfügbar ist, wie man an Tankkarten kommt, wie hoch die CO₂-Ersparnis ausfällt, wie man seinen Kunden diese nachweist und vieles mehr. Sie beantworten auch, was bei der Umrüstung einer Betriebstankstelle zu beachten ist oder geben Auskunft bei allen Fragen rund um Planung und Genehmigungen.

Vorstellung: Dallmaco aus Welle

Eine Spedition, die ihren Kunden Zeit schenkt



Das Unternehmen Dallmaco stellt seinen Kunden etwas ganz Besonderes in Aussicht. „Wir schenken Zeit“, verspricht es. Die Auftraggeber sollen sich weder um den Transport noch um damit zusammenhängende Services kümmern müssen. So können sie sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.

Es geht beschaulich zu in der kleinen Gemeinde Welle (Kreis Harburg) – könnte man angesichts von nur rund 1.300 Einwohnern und der Lage am Rand der Lüneburger Heide jedenfalls meinen. Doch ab vom Schuss ist man keineswegs, wie Wilhelm Dallmann betont, Geschäftsführer der dort ansässigen Spedition Dallmaco. „Welle ist ein historischer Knotenpunkt“, berichtet der 58-Jährige. Zur preußischen Zeit habe der Ort eine Pferdewechsel- und eine Poststation beherbergt. Den heutigen Bedürfnissen von Logistikunternehmen trägt die Kommune ebenfalls Rechnung: Welle liegt verkehrsgünstig an der B3 als Querspange zur A1 und A7.

Seit 1997 hat das Unternehmen dort seinen Sitz. Gegründet hatte es Wilhelm Dallmann fünf Jahre zuvor in Rosengarten vor den Toren Hamburgs. Dort platzte das Büro bald aus allen Nähten, sodass ein größerer Standort benötigt wurde. Seitdem ist die Spedition beständig gewachsen: Inzwischen 18 Beschäftigte sind in Welle, in Wedel bei Hamburg, in Ronnenberg bei Hannover sowie in Tuzla in Bosnien-Herzegowina für Dallmaco tätig. Firmengründer Dallmann zieht es vor, von Kollegen zu sprechen. „Die Bezeichnung Mitarbeiter ist nicht mein Jargon“, sagt er, was viel über das vertrauensvolle Verhältnis untereinander aussagt.

Seit Neuem ist neben Wilhelm Dallmanns Frau Sandra – sie kümmert sich ums Controlling – auch Sohn Philip an Bord, der ebenfalls für die Logistik brennt. Der 23-Jährige ist gelernter Agrarbetriebswirt und im Unternehmen aktuell für die Disposition und die Fuhrpark-Instandhaltung zuständig. In Bälde beginnt er in Bremen ein duales Studium mit Schwerpunkt Logis-

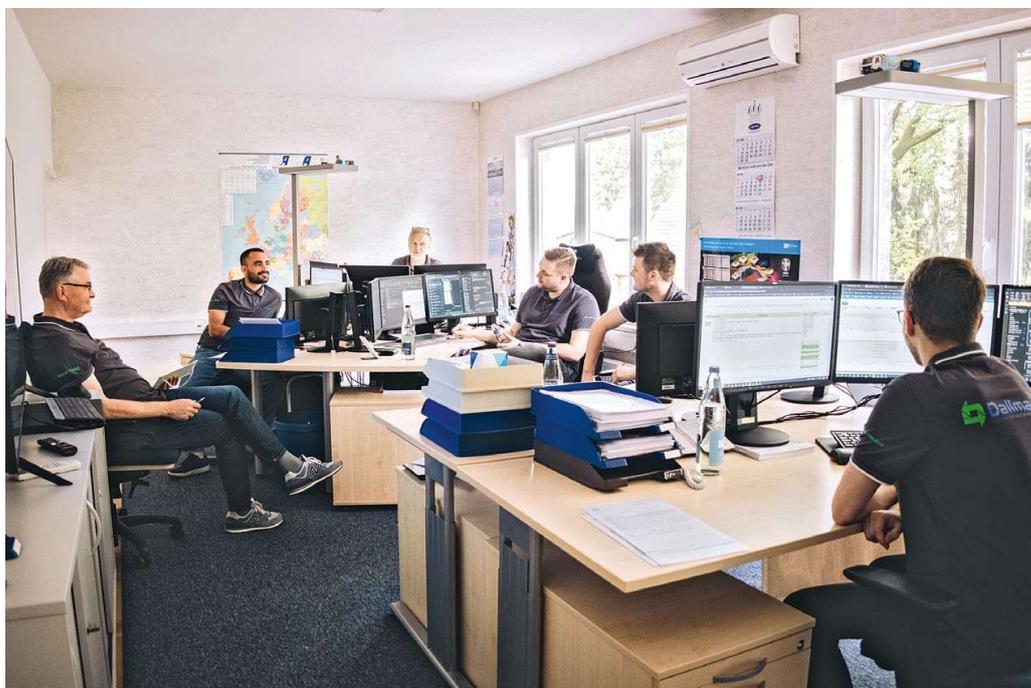
Von Welle aus in die Welt: Dallmaco ist als Osteuropa-Spezialist gestartet. Heute wickelt die Disposition Verkehre in viele andere Märkte ab; das Gros des Geschäfts liegt auf innerdeutschen Aktivitäten.

tikmanagement. Damit ist auch an die Zukunft gedacht, wenn eines Tages die Staffelübergabe anstehen sollte. Sein Vater lobt dessen technisches Verständnis und seine Begeisterungsfähigkeit für neue Themen. „Wir haben keinem unserer drei Söhne Vorschriften gemacht. Sie sollten machen, wozu sie Spaß haben“, betont er.

Dass sein Sohn Philip Spaß an Neuem hat, kommt dem Unternehmen bei einem aktuellen großen Projekt zugute: Dallmaco wird sein Logistik-Know-how deutlich ausbauen und eine 3.500 Quadratmeter große Halle auf einem 5.200 Quadratmeter großen Gelände in

Blick in die Zukunft: Unternehmer Wilhelm Dallmann geht davon aus, dass die Preise im September wieder steigen.

Heber in Betrieb nehmen. Der Standort bei Soltau befindet sich rund 20 Kilometer südlich von Welle. „Aktuell erfolgt die Eigentumsumschreibung“, sagt Spediteur Dallmann. Nächstes Jahr soll dann der Spatenstich erfolgen. Das Bauprojekt ist ein echter Meilenstein in der Firmengeschichte. Am Stammsitz Welle ist die Logistikfläche nur etwa ein Zehntel so groß. Dort startet Dallmaco von 1. Oktober an übrigens ein vielversprechendes Neu-



Das Unternehmen

- Die Spedition **Dallmaco** beschäftigt in Welle, Wedel, Ronnenberg und Tuzla 18 Kolleginnen und Kollegen. Der Name Dallmaco geht auf den Namen des Gründers und Geschäftsführers Wilhelm Dallmann zurück. Er hatte das Unternehmen am 1. April 1992 ins Leben gerufen.
- Als Osteuropa-Profi gestartet, entfällt das Gros des Geschäfts inzwischen auf innerdeutsche Verkehre, darunter viele regionale Aktivitäten. Das internationale Geschäft steht für rund 40 Prozent des Umsatzes. Neben Osteuropa bedient Dallmaco unter anderem auch Relationen nach Skandinavien und Westeuropa. Die Logistik gewinnt an Bedeutung: 2025 ist der geplante Baubeginn für eine 3.500 Quadratmeter große Halle in Heber bei Soltau. Auf dem Gelände hat das Unternehmen bereits in Eigenleistung mit Bagger und Trecker-Mulde-Gespansen ein Freilager und Stellplatzflächen errichtet.

Impulse durch TC09

- Dallmaco ist überzeugtes Transcoop09-Mitglied, seit 2010 ist das Unternehmen Teil der Kooperation, seit 2017 ist Geschäftsführer Wilhelm Dallmann Mitglied des Aufsichtsrats. Mit einem Schmunzeln erzählt der Unternehmer, dass er anfangs kritisch beäugt wurde. „Wir wurden als Osteuropa-Spediteur angesehen, der die Preise kaputt macht“, sagt er. Doch das habe sich schnell gelegt, weil allen klar sei, dass es aufgrund des Fahrermanagements ohne Mitarbeiter aus Osteuropa nicht mehr gehe.
- „Wir schätzen den offenen und regen Austausch und die Informationen, die wir erhalten“, sagt der Spediteur. Das habe ihn dazu ermutigt, sich auch in Richtung Logistik zu orientieren und die Planungen für die neue Immobilie anzugehen. Ebenfalls ein Impuls aus der Kooperation: sich beim Thema Self-Storage (Mietlager) zu engagieren. Inzwischen hat Dallmaco einen Pool von mehr als einem Dutzend Containern aufgebaut, den man Privatleuten und Unternehmen auf Zeit überlässt. Teilweise hätten sich dadurch weitere Geschäfte entwickelt, weil einige Betriebe auch zu Transportkunden geworden seien. Und keine Frage, dass Dallmaco sich auch auf Containerhandlung und den Containertransport versteht.



Der Geschäftsführer ist zugleich der Gründer: Wilhelm Dallmann hat das Unternehmen 1992 in Rosengarten bei Hamburg aus der Taufe gehoben.

geschäft: Für einen auf die Maghreb-Staaten spezialisierten Logistiker aus Baden-Württemberg wickelt Dallmaco dort Stückgut-Sendungen ab. Angesichts der erwarteten Mengen kommt in einer zweiten Stufe hier der neue Standort Heber ins Spiel.

Das Engagement im neuen Geschäftsfeld kommt nicht von ungefähr: „In der Logistik sehen wir großes Potenzial“, sagt Wilhelm Dallmann. Aktuell steuert sie noch einen einstelligen Prozentanteil zum Umsatz bei – Tendenz aber klar wachsend. Der Schwerpunkt des Geschäfts entfällt bisher auf Speditionelles: Innerdeutsche Aktivitäten tragen rund 60 Prozent dazu bei, der Rest entfällt auf Verkehre nach ganz Europa. War das Steckenpferd des Unternehmens von Anfang an Osteuropa, gehören inzwischen auch Verbindungen nach Skandinavien und Westeuropa dazu.

„Als Osteuropa-Spezialist sind wir gestartet“, erzählt der Firmenchef. Das Geschäft lief gut, war es für eher breit aufgestellte Speditionen aufgrund der Zollbestimmungen und Besonderheiten doch zu kompliziert. Viele Kunden hatten Berührungsängste, selbst auf Speditionen aus den Zielmärkten zuzugehen und waren froh über deutsche Ansprechpartner, die sich mit Ländern wie Rumänien, Moldawien oder Albanien auskannten. „Die Aussage gilt noch immer“, bestätigt Philip Dallmann. Erst kürzlich habe ihm ein Kunde das wieder bestätigt. Dallmaco hat feste Unternehmer, die teilweise schon seit 16 Jahren für die Niedersachsen fahren und mit den firmeneigenen Aufliegern quasi schon verheiratet seien, wie Geschäftsführer Dallmann scherzhaft sagt.

Gestärkt wurde die Osteuropa-Expertise durch das vor zehn Jahren eröffnete Büro in Tuzla, das ein in Deutschland

aufgewachsener und nach Bosnien-Herzegowina gezogener Kollege betreibt. „Durch den Muttersprachler vor Ort haben wir einen ganz anderen Zugang zum Markt und stehen Willkürsituationen an den Grenzen oder Auffälligkeiten bei Zoll- und Gebührenfragen nicht hilflos gegenüber“, erläutert der Firmengründer. Aufgrund der Marktkennntnis sind auch hoch spezialisierte Pharmaverkehre möglich. Dallmaco setzt hierzu eigene Bitemp-Auflieger von Schmitz Cargobull ein – also Kühler mit unterschiedlichen Temperaturzonen. Da es sich um Spezialequipment handelt, sind solche Fahrzeuge eher nicht am Markt verfügbar, weshalb die Spedition selbst investiert.

Gemanagt werden die Trailer über die Schmitz Cargobull-eigene Telematik Cargobull Telematics, für Speditionsanwendungen nutzt Dallmaco das TMS von Sirum. Für die Pharmabranche hat Dallmaco eine GDP-Zertifizierung, in Bälde sieht auch eine IFS Food-Zertifizierung für den Lebensmitteltransport an. Die Bereiche Pharma und Lebens-

Einsatz mit Spezialequipment: Dallmaco verfügt über eigene Kühl- und Pharmatrailer, die das Unternehmen seinen Transportpartnern zur Verfügung stellt.

mittel sind für Dallmaco die wichtigsten Kundenbranchen, gefolgt von Pflanzen (Transport von Bäumen), Kunststoffindustrie und Verpackung.

Rund um den Transport übernimmt das Familienunternehmen auch zusätzliche Services – und das Ganze gerne komplett kundenspezifisch. Das kann die letzte Meile per Sonderfahrt oder Hebebühnenfahrzeug beziehungsweise eine Zustellung von Teilpartien an mehrere Empfänger sein. Das können aber auch Zollfragen und die Leergutabwicklung sein. „Intern gibt es von mir den Spruch: Wenn der Kunde möchte, dass wir die Halle fegen, dann machen wir das“, sagt Wilhelm Dallmann. Die Philosophie dahinter: Der Kunde muss sich nicht selbst darum kümmern und kann seinem Kerngeschäft nachgehen. Daraus hat Dallmaco einen griffigen Firmenlogan entwickelt: „Wir schaffen Zeit“, lautet dieser. Sprich: Dallmaco möchte Kunden Freiräume verschaffen, indem man ihnen nicht nur den Transport abnimmt, sondern alles drum herum.

Dass sein Sohn ins Unternehmen eingestiegen ist und die neue Halle für zusätzliche Dynamik im Lager- und Logistikgeschäft sorgt, macht dem Geschäftsführer Mut für die Zukunft. Zu Pessimismus neigt er ohnehin nicht – auch nicht bei der Einschätzung der aktuellen Lage. „Wir können uns nicht beschweren“, sagt er. Das temperaturgeführte Geschäft laufe relativ stabil. Und zu seiner zum Jahresende in der Transcoop09-Zeitung abgegebenen Prognose stehe er weiterhin. Der Spediteur hatte die Erwartung geäußert, dass sich der Markt im Mai/Juni bereinigt, Fahrzeuge verschwinden, Fahrer wieder knapp werden und die Preise im September wieder steigen. Daher ist er für die Zukunft optimistisch – und entschlossen, die Logistikwelt von Welle aus ein Stück weit mitzugestalten und am Wachstum zu partizipieren.

Matthias Rathmann



Daimler Truck schickt GenH2 Truck in Erprobung, MAN und Volvo fertigen auch Wasserstoff-Verbrenner

Wasserstoff als Beitrag zur Antriebswende

Elektro only? Die Elektrifizierung im Güterverkehr nimmt Fahrt auf. Gleichzeitig kristallisiert sich immer mehr heraus, dass für bestimmte Anwendungsfälle der Wasserstoff-Lkw eine sinnvolle Ergänzung ist – ein Überblick.

Die Elektrifizierung schreitet voran. Doch neben Strom gibt es einen weiteren vielversprechenden Energieträger, der dabei helfen kann, die Antriebswende zu meistern: Wasserstoff. Und wer sich Technologieoffenheit auf die Fahnen geschrieben hat, darf auch die Potenziale von HVO100, Bio-LNG und E-Fuels nicht außer Acht lassen (siehe auch Bericht zu HVO100 auf Seite 3). Um den Wasserstoff (H₂) war es etwas ruhig geworden. Auf den zweiten Blick stellt man aber fest, dass es reichlich Bewegung gibt, immer mehr Fahrzeuge auf die Straße rollen und das Netz an H₂-Tankstellen (die für Lkw geeignet sind) wächst.

Wie für Elektro-Lkw gilt auch für Wasserstoff-Lkw: Es braucht den „magischen Dreiklang“ aus Fahrzeugangebot, Energie-Infrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit. In allen Punkten ist noch viel zu tun – besonders bei der Kostenparität. Wasserstoff-Lkw sind in der Anschaffung noch mal deutlich teurer, vom Preis fürs Kilogramm Wasserstoff ganz zu schweigen. Und wie beim Stromer gilt auch beim H₂-Truck: Wirklich CO₂-neutral ist der Betrieb nur dann, wenn grüne Energie zum Einsatz kommt.



Hyzon-Truck für den Fernverkehr: DB Schenker hat ihn bei Hylane gemietet, der ersten und größten Vermietung für H₂-Lkw.

Gegenüber dem Elektro-Truck hat der Wasserstoff-Antrieb aber einige handfeste Vorteile, die ihn in manchen Punkten auf eine Stufe mit dem Diesel stellen. Da wären eine kurze Tankzeit, eine hohe Reichweite und eine hohe Nutzlast. Als erster Anbieter war der koreanische Hersteller **Hyundai** mit seinem Modell **Xcient Fuel Cell** in Deutschland zur Stelle: Im Sommer 2022 kündigte er an, 27 Trucks an sieben Flottenbetrei-



In Reih und Glied: Das sind die ersten fünf Mercedes-Benz GenH2 Trucks, die in die Erprobung gehen. Fünf Flottenbetreiber werden die Fahrzeuge ein Jahr lang in unterschiedlichen Anwendungen testen.

ber in Deutschland auszuliefern. Zuvor hatte der Hersteller Pionierarbeit in der Schweiz geleistet und dort mit Energieversorgern und Tankstellenbetreibern ein eigenes Wasserstoff-Ökosystem aufgebaut.

In dem Alpenland reichen die Erfahrungen mit den H₂-Trucks von Hyundai übrigens schon länger zurück: Ein Update

dazu lieferte der Schweizer Förderverein H2 Mobilität bereits auf dem TC09-Kongress im Februar 2020 in Darmstadt. Ein großer Abnehmer der Hyundai-Modelle in Deutschland ist Hylane, der erste und bisher größte Vermieter von Wasserstoff-Lkw in Deutschland: Bis Jahresende will die Tochter der DEVK-Versicherung aus Köln 122 H₂-Trucks unterschiedlicher Anbieter hierzulande im Kundeneinsatz haben – neben Hyundai auch Modelle von Framo, Hyzon, Iveco und Quantron.

Hylanes Lieferant **Quantron** aus Gersthofen sorgte schon auf der IAA Transportation vor zwei Jahren für Aufsehen, als er

Wo tanken?

Wer sich für Wasserstoff entscheidet, braucht neben den Trucks auch Tankmöglichkeiten. Daimler Truck geht mit Flüssig-Wasserstoff einen Sonderweg. Dafür gibt es aktuell nur eine Tankstelle in Würth, eine zweite in Duisburg ist gebaut, noch fehlt die Freigabe der Behörden.

Gasförmigen Wasserstoff gibt es inzwischen an einer Vielzahl von Tankstellen, wobei die meisten auf Pkw ausgelegt sind. Doch das Netz an Tankstellen für Nutzfahrzeuge wächst, wie der Anbieter H2 Mobility gegenüber Transcoop09 mitteilt. Hier die aktuellen Zahlen laut H2 Mobility:

- Tankstellen zu 700 bar (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge): 84 in Betrieb, 27 in der Entwicklung
- Tankstellen zu 350 bar (Lkw und Busse): 41 in Betrieb, 39 in der Entwicklung

Das sind die jüngsten Standorte für Lkw, die H2 Mobility an sein Netz angeschlossen hat:

- Heidelberg (April 2024)
- Magdeburg (November 2023)
- Frankenthal (ab Herbst)
- Mannheim (ab Herbst)

verkündete, den Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw mit der höchsten Reichweite im Angebot zu haben. Quantron versprach für den gemeinsam mit Ballard entwickelten **QHMFCEV Heavy Truck** eine Reichweite von 1.500 Kilometern. Das Unternehmen stellte Besuchern eine Flasche Champagner in Aussicht, sollten sie auf dem Messegelände einen Truck entdecken, der mehr Kilometer mit einer Tankfüllung schaffen würde.

Zwei Jahre später hat der Hersteller den Sprung vom Prototypen zur Serienreife geschafft. Die ersten Einheiten des **QHMFCEV Aero** – wie das 44-Tonnen-Flaggschiff inzwischen heißt – würden als Sattelzugmaschine für den schweren Fernverkehr in der zweiten Jahreshälfte ausgeliefert, erklärt das Unternehmen. Die Reichweite beziffert Quantron in der Standard-Ausführung auf bis zu 700 Kilometer. Besonderheit bei dem Hersteller aus Schwaben ist, dass die Fahrerkabine keinen eigenen Turm für Wasserstoff-Tanks hinter der Fahrerkabine braucht, Quantron integriert sie alle am Rahmen zwischen den Achsen. Die Tanks fassen bis zu 54 Kilogramm, die Ballard-Brennstoffzellen liefern 240 kW Leistung.

Tanken in Magdeburg: H2 Mobility nahm dort im November eine Tankstelle in Betrieb – die Kundschaft aus der Logistik steht schon bereit.



Doch was machen eigentlich die etablierten Hersteller? Haben sie sich komplett der Elektromobilität verschrieben? Keineswegs. Nur wenige Kilometer von Quantron entfernt ist auch bei **Iveco** in Ulm die Produktion von Wasserstoff-Lkw angelaufen. Sie firmieren als **SeWay Fuel Cell**. Bereits im Frühjahr hatte das Unternehmen gegenüber Transcoop09 seine weiteren Pläne fürs Jahr vorgestellt: „Mit dem H2Haul-Projekt werden die ersten zwölf Brennstoffzellen-Lkw im Sommer 2024 für fest definierte Kunden und Routen folgen“, erklärte der Fahrzeugbauer.

Auch **Daimler Truck** hat bei der Entwicklung von Wasserstoff-Lkw für den Schwerverkehr einen großen Sprung nach vorn gemacht und ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur Serienreife erreicht. Ende Juli feierten Daim-



Foto: Paul Nutzfahrzeuge



Foto: MAN

Überraschung gelungen: MAN wird seinen Elektro-Pfad etwas erweitern und eine Kleinserie Wasserstoff-Verbrenner bauen. Die hTGX-Trucks sind für Spezialanwendungen wie die Bau- und Holzbranche konzipiert.

ler Truck-Vorstandschef Martin Daum und fünf Flottenbetreiber den Start der Erprobung der ersten Mercedes-Benz **GenH2 Trucks**. Die Wasserstoff-Lkw mit ihren zwei mal 150 kW starken Brennstoffzellensystemen des Zulieferers Cellcentric werden in unterschiedlichen Anwendungen ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen. Ein Jahr lang sind sie dazu beim Online-Riesen Amazon, beim Wasserstoff-Produzenten Air Products, beim Baustoffproduzenten Holcim, beim Chemieunternehmen Ineos (beziehungsweise dessen Logistikpartner Vervaeke) und beim Logistikdienstleister Wiedmann & Winz im Einsatz.

Martin Daum sprach von einem großen Moment für Daimler Truck und erläuterte die Motivation seines Hauses hinter der Doppelstrategie – also den Ansatz, sowohl auf batterieelektrische als auch auf wasserstoffbetriebene Lkw zu setzen. Der Konzernchef ist überzeugt, dass sich die Technologien gut ergänzen; den Elektro-Lkw sieht er eher im Nah- und Regionalverkehr unterwegs, den H₂-Lkw im Fernverkehr und in Spezialanwendungen. Im Gegensatz zu an-

deren Anbietern von H₂-Trucks setzt der Hersteller aus Leinfelden-Echterdingen auf flüssigen Wasserstoff. Dafür spricht seiner Ansicht nach vor allem die höhere Energiedichte. Somit sind deutlich höhere Reichweiten möglich. Die zwei verbauten Edeltanks fassen jeweils 44 Kilogramm, womit Fahrer nach einem Tankstopp Entfernungen von 1.000 und mehr Kilometer realisieren können. Das belegte Daimler Truck vorigen September, als ein GenH2 Truck-Prototyp eine Etappe von 1.047 Kilometern von Würth nach Berlin am Stück bewältigte.

Der Produzent des kleinen Kraftwerks an Bord des GenH2 Trucks, Cellcentric, bereitet sich bereits auf eine steigende Nachfrage nach Brennstoffzellensystemen vor. Ende Juni startete er in Esslingen die Pilotfertigung. Ziel ist der Aufbau eines neuen Werks in Weilheim an der Teck, noch ist der Spatenstich aber nicht erfolgt. Hinter Cellcentric stehen Daimler Truck und Volvo Trucks zu gleichen Anteilen. Auch die Schweden sind überzeugt, dass es einen Bedarf sowohl für Lkw mit Strom- als auch mit Wasserstoffantrieb gibt. Sie haben nach eigenen Angaben die meisten Elektro-Lkw in Europa im Einsatz.

Für viele überraschend kam vor diesem Hintergrund die Ankündigung von **Volvo Trucks** von Ende Mai, auch Wasserstoff-Verbrenner auf den Markt zu bringen

– hat man doch 600 Millionen Euro in Cellcentric und damit in die Brennstoffzellen-Technologie investiert. Die ersten Lkw mit Wasserstoffmotor sollen 2026 auf die Straße kommen, Ende des Jahrzehnts soll die Serienfertigung starten. „Es ist offensichtlich, dass verschiedene Technologien für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs benötigt werden“, erklärt das Unternehmen.

Diese Aussage würde wahrscheinlich auch **MAN Truck & Bus**, der zweite große Hersteller aus Deutschland, unterschreiben. Das Unternehmen hatte in der Vergangenheit eine Lanze für die Elektrifizierung gebrochen und fährt aktuell die Serienfertigung für die eTruck-Generation hoch, also den schweren eTGX und den mittelschweren eTGS. Ein entsprechend großes Echo löste daher die Ankündigung von April aus, auch eine Kleinserie von Wasserstoff-Verbrennern aufzusetzen.

Schon 2025 sollen 200 Einheiten an Kunden in Deutschland und weiteren europäischen Ländern ausgeliefert werden. Der **MAN hTGX** – so der Name – ist für Spezialanwendungen gedacht, seien es Holz-, Bau- oder Tanktransporte. Gerüchten, wonach MAN seinen Elektro-Pfad verlasse oder stark weite, trat die Marke unter dem Traton-Dach jedoch entgegen: Der Fokus liege weiter auf batterieelektrischen Fahrzeugen. Lkw, die durch Wasserstoff-Verbrenner fortbewegt werden, stellten bei speziellen Anwendungsfällen und Märkten aber eine sinnvolle Ergänzung dar, argumentiert das Unternehmen.

Ein weiterer Akteur – der weniger stark im Rampenlicht wie die Serienhersteller steht – hat derweil schon eine beträchtliche Zahl an H₂-Trucks ausgeliefert: **Paul Nutzfahrzeuge** aus Vilshofen an der Donau. Der Hersteller bietet Trucks von 16 bis 24 Tonnen Gesamtgewicht auf Basis des Mercedes-Benz Atego an. Ende März teilte Paul mit, schon 25 seiner PH2P-Trucks an den

H₂-Lkw made by Paul Nutzfahrzeuge: DHL hat bereits zwei PH2P-Trucks im Verteiler- und Linienverkehr in Köln im Einsatz.

Mann gebracht zu haben – sei es an Logistikdienstleister wie DHL oder an Werkverkehre wie den Dämmstoffspezialisten Bachl.

Paul bietet die Fahrzeuge auf Basis eines Pay-per-use-Modells an. Der Vorteil für Firmenchef Bernhard Wasner: „Wasserstoff-Lkw können bereits jetzt Diesel-Lkw ohne Anpassung in der Tourenplanung direkt ersetzen, während sie in nur zehn Minuten Energie für die nächsten knapp 500 Kilometer Fahrstrecke tanken.“ Damit liefert Wasner ein stichhaltiges Argument, warum es sich lohnt, bei der Antriebswende nicht nur auf ein Pferd zu setzen.

Matthias Rathmann

Auf der IAA

Auch die Anbieter von H₂-Lkw beziehungsweise von H₂-Aggregaten sind auf der **IAA Transportation** von 17. bis 22. September zu finden. Hier eine Auswahl

- Ballard Europe: Halle 24, Stand C01
- Cellcentric: Halle 24, C11
- Daimler Truck: Halle 19/20, Stand A73 und B78
- Hylane: Halle 12, Stand C51
- Iveco: Halle 24, Stand C10 sowie Freigelände Stand D67 und Halle 11, Stand TD06
- Paul Nutzfahrzeuge: Freigelände Stand K66
- MAN: Halle 12, Stand C04
- Quantron: Halle 11, Stand TD07 und Halle 21, Stand D21
- Volvo Trucks: Halle 11, Stand TD01 und Halle 21, Stand B01

TERMINE

> BITTE VORMERKEN

28. September 2024
Disponententreffen (Köln)

12./13. November 2024
Mitgliedervollversammlung (Erfurt)

IMPRESSUM

Herausgeber:
Transcoop09 AG
Edison-Allee 21
89231 Neu-Ulm
www.transcoop09.de

Redaktion:
Matthias Rathmann, Jana Perisa,
Josef Perisa

Gestaltung:
Lioba Geggerle, www.logolio.de,
Neu-Ulm

Druck:
Schirmer Medien
GmbH & Co. KG, Ulm

Auflage:
500 Stück + digital



Foto: Shutterstock, dringuy

Anzeige

Unternehmensberatung Alexander Koch

Personal für Transport und Logistik

Wir vermitteln Ihnen:

- **Kraftfahrer CE D/GB/PL** sprachig
- **LKW Disponenten D/PL** sprachig
- **Fahrtrainer D/PL** sprachig
- **Frachtführer**

Nutzen Sie unsere Möglichkeiten
und sprechen Sie uns an:

Tel.: +49-541/99 98 57 40

info@koch-unternehmensberatung.eu

IAA Transportation

Leistungsschau der Superlative

Pflichttermin für Flottenbetreiber: Von 17. bis 22. September öffnet die IAA Transportation in Hannover die Pforten.

Im Jahr 2018 waren LNG-Lkw auf der damaligen IAA Nutzfahrzeuge der letzte Schrei. 2020 musste der Verband der Automobilindustrie (VDA) die weltgrößte Leitmesse rund um Nutzfahrzeuge und Mobilität wegen der Corona-Pandemie schweren Herzens absagen. Umso eindrucksvoller war das Ergebnis, das die Zulieferer und Hersteller 2022 ihrem Publikum präsentierten: Alle Hersteller warteten mit Elektro-Lkw auf, erstmals



konnten Besucherinnen und Besucher einige der innovativen Fahrzeuge im Rahmen eines geänderten Messekonzepts – aus der IAA Nutzfahrzeuge wurde die IAA Transportation – auch selbst Probe fahren. Nun steht die nächste IAA vor der Tür, und Technik interessierte Flottenbetreiber dürfen sich auf die nächsten spannendsten Weltneuheiten aus der Welt des Nutzfahrzeugs freuen.

Wie bei der vergangenen Auflage wird der Schwerpunkt erneut auf emissionsarmen Nutzfahrzeugen liegen, mit denen Speditionen und Werkverkehre die Anforderungen in puncto Klimaschutz bewältigen können. Eher mor-



Foto: VDA

gen als übermorgen müssen sich diese Null-Emissions-Lkw aber auch rechnen und dürfen auch bei der Performance und Verfügbarkeit Diesel-Lkw in nichts nachstehen. Und immer mehr gewinnt auch die Tank- und Ladeinfrastruktur an Bedeutung. Zunehmend geht es nicht mehr nur ums Fahrzeug, sondern um ein Komplettpaket – also ein ganzes Elektro- oder Wasserstoff-Ökosystem. Die Aussteller werden auch diesen Themen Rechnung tragen.

Abseits von technischen Innovationen bietet die IAA Transportation auch reichlich Information und Austausch. Der VDA hat ein umfangreiches Konferenzprogramm mit Top-Speakern wie Daimler Truck-Chef Martin Daum, Bosch-Chef Stefan Hartung oder Schmitz Cargobull-Chef Andreas Schmitz auf die Beine gestellt. Daneben warten eine IAA Start-up-Arena unter anderem mit Ent-

wicklungen zum automatisierten Fahren und eine IAA Experience auf die Besucher. Angeboten werden zum Beispiel Testfahrten mit einer Vielzahl an neuen Fahrzeugkonzepten oder ein Cargobike Parcours.

Die VDA-Verantwortlichen sind guter Dinge, dass die Messe von 17. bis 22. September in Hannover wieder auf gute Resonanz stößt. „Die IAA Transportation ist der beste Ort, um zentrale Themen wie Nachhaltigkeit, Digitalisierung und innovative Antriebstechnologien mit Vertretern aller Branchen zu diskutieren“, sagt VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Die Messe ist von 17. bis 22. September täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet, Tagestickets kosten 28 Euro.

Weitere Informationen:
www.iaa-transportation.com

Matthias Rathmann

Keine Technologien ausschließen

Ausprobieren, statt kaputtreden

Wird die Jungfernfahrt gelingen? Was ist, wenn die Leute bei der Pferdekutsche bleiben wollen? Und wie soll das Öl aus der Tiefe der Nordsee jemals in den Tank des Fahrzeugs gelangen? Gut, dass Bertha Benz offensichtlich nicht von zu vielen Zweifeln geplagt war, als sie sich im August 1888 mit dem dreirädrigen Patent-Motorwagen Nr. 3 auf den Weg von Mannheim nach Pforzheim machte. Sonst wäre der Siegeszug des Autos schon bei der Abfahrt gestoppt worden.

Genau davor warnt Daimler Truck-Chef Martin Daum heute. Aktuell geht es nicht um die Motorisierung an für sich, sondern um das Zulassen neuer Technologien – konkret von Wasserstoff im Rahmen der Antriebswende. Daum empfiehlt dringend, Dinge lieber auszuprobieren, statt ihnen durch immer neue Zweifel Steine in den Weg zu legen. Im Markt beziehungsweise im Wettbewerb der Systeme wird sich seiner Ansicht nach zeigen, welches sich durchsetzt. Umso erfreuter zeigt er sich, dass die ersten GenH2 Trucks von Mercedes-Benz nun bei fünf Unterneh-

men in die Praxiserprobung starten. Dabei wird sich zeigen, ob und wo Wasserstoff seine Stärken ausspielen kann und ob es vielleicht noch Defizite gibt. Ohne diese Erfahrungen kann man sich in der Tat kein Urteil erlauben – auch Wissenschaftler nicht.

Die Chancen stehen gar nicht so schlecht, dass der Versuch gelingt. Zu den Stärken der Wasserstoff-Lkw zählen die großen Reichweiten, die kurzen Tankzeiten und die hohe Nutzlast, die nicht durch schwere Batterien reduziert wird. Klar sind die Anschaffungskosten noch exorbitant hoch. Und definitiv ist das Tankstellennetz noch ausbaubar – erst recht, wenn es um flüssigen Wasserstoff geht. Doch warum muss man sich überhaupt für eine Technologie entscheiden? Daimler Truck fährt bewusst eine Doppelstrategie, weil die Verantwortlichen Einsatzzwecke für beide Antriebsarten sehen.

Gründe dagegen finden sich immer. Und viele Deutsche sind Bedenkenträger par excellence. Ob Bertha Benz im August 1888 auch mit Gegenwind zu



Foto: Rathmann

Matthias Rathmann sieht Potenziale auch für Wasserstoff im Güterverkehr.

kämpfen hatte? Vorstellbar. Doch wenn es so war, dann konnte er sie nicht stoppen. Als erste Autofahrerin schrieb sie Geschichte. Sie absolvierte eine Strecke von 106 Kilometern und legte das Fundament für eine der Schlüsselindustrien Deutschlands sowie für eine Technologie, die unser Leben von Grund auf änderte.

Matthias Rathmann