

## B2B-Mobilität wird digitaler

Auch in der Arbeitswelt wird Mobilität derzeit neu definiert. Im Zentrum steht dabei eine digitale und damit effizientere Umsetzung der Logistikabläufe in den Unternehmen. *Von Jürgen Hoffmann*

Wenn ein Lastwagen aufs Werksgelände des Motorsägeproduzenten Stihl in Waiblingen rollt, muss der Fahrer nicht mehr wie früher nach dem für ihn vorgesehenen Be- und Entladeort suchen. An einem Selbstbedienungs-Terminal kann er sich mit der Auftrags- oder Zeitfensternummer anmelden, bekommt per Video in seiner Landessprache erklärt, wie er sich auf dem Gelände zu verhalten hat – „Bitte ziehen Sie Arbeitsschutz-Schuhe an“ – und fährt, wenn er über den Pager

engeber“ des hauseigenen Yard-Managementsystems „Titan“, das zur Verbesserung der B2B-Mobilität beitragen soll. „Es gilt, zukünftig auch weitgehend analoge Bereiche wie den Lkw-Transport in die digitalen Arbeitsabläufe der Industrie 4.0 zu integrieren, damit die eng getaktete automatisierte Produktion nicht ins Sto-

freundlicher ist. Zudem ersetzen immer mehr Unternehmen ihre Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch E-Fahrzeuge. Die Deutsche Post war hier Vorreiter mit dem Streetscooter, einem vollelektrischen Kleintransporter.

Abgesehen von der durch den Corona-Ausbruch eingeschränk-

liert an Bedeutung, Sharing-Konzepte, Auto-Abos oder Ride-Sharing gewinnen. Monat für Monat wird die Angebotswelt für B2B-Mobilität facettenreicher und differenzierter. Laut der Metastudie „Logistik, Energie und Mobilität 2030“ der Technologieorganisation VDE wird die Anzahl der Logistikakteure und Mo-

netzen. Transportunternehmen können für ihre Kunden ihre eigenen Mobilitätsangebote mit denen anderer Anbieter über eine Schnittstelle ergänzen. Stichwort: Mobility as a Service.

Durch das YardManagement werden mittlerweile täglich 15 000 bis 20 000 Lkw im In- und Ausland gesteuert. „Und der

Transparenz fürs Unternehmen höher. Dazu tragen die mobilen Applikationen bei, etwa Checklisten auf Tablets oder Smartphones, mit denen beispielsweise die Ladungssicherung dokumentiert wird. Schröder: „Sogar die Umwelt profitiert, denn geringere Wartezeiten und Rangiermanöver bedeuten weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß.“

Die Automatisierung der Logistik ist in vielen Unternehmen ein zentrales Thema.

**Nico Schröder**  
Geschäftsführer Paari



oder das Smartphone aufgerufen wird, vom Parkplatz zur Verladestation auf das Betriebsgrundstück. „Yard Management“ ist der Begriff für dieses automatisierte Verfahren zur Steuerung von Lkw. Damit bringt der Hard- und Softwareanbieter Paari bei Stihl wie auch bei Trumpf Laser in Ditzingen, bei Vattenfall und vielen Lebensmittel Einzelhandelsketten Ordnung in die Lieferprozesse. „Die Automatisierung der Logistik ist in vielen Unternehmen derzeit ein zentrales Thema“, erläutert Nico Schröder, Geschäftsführer der Erfurter Firma und „Ide-

cken gerät.“ Nicht nur im Privatleben, auch in der Arbeitswelt wird Mobilität neu definiert. Kein Manager und kein Mitarbeiter eines Unternehmens kann es sich noch erlauben, bei Geschäftspartnern mit einem Auto vorzufahren, aus dessen Auspuff stinkender Qualm kommt, kein Lieferant wird seine Ware mehr per Lkw transportieren, wenn die Bahn schneller, günstiger und umwelt-

ten Bewegungsfreiheit steigt der Bedarf an betrieblicher Mobilität permanent. Dabei spielt die Flexibilität eine große Rolle. Man möchte beim beruflichen Reisen nicht mehr ausschließlich auf den Firmenwagen angewiesen sein, beim Transport von Ware nicht mehr zu den Umweltsündern gezählt werden, beim Öffentlichen Personenverkehr als Pionier gelten. Der klassische Fuhrpark ver-

bilitätsdienstleister in den kommenden acht Jahren noch einmal deutlich steigen. Die Angebote werden maßgeblich von der Digitalisierung bestimmt. Das ermöglicht eine bessere Abstimmung von Angebot und Nachfrage des Verkehrs, heißt es in der Studie. Dazu gehören auch digitale B2B-Mobilitätsplattformen, die verschiedene Anbieter auch ländergrenzüberschreitend ver-

Markt wächst rasant“, erklärt Schröder. Unternehmen würden die Pluspunkte der Paari-Mobilitätslösung erkennen: Auf dem Firmengelände herrscht kein Chaos mehr, sondern Ordnung. Schröder: „Es ist kein Fahrzeug da, das da nicht hingehört.“ Die Ware landet schneller als bisher an ihrem Bestimmungsort, die Arbeit der Fahrer, Pförtner und Logistikmitarbeiter ist sicherer, die



**Nico Schröder**  
Foto: Paari

### Zur Person

**Nico Schröder ist** CEO und Projektleiter Yard-Management beim Erfurter Unternehmen Paari.

Die Firma bietet ihren Kunden Automatisierungslösungen im Bereich Werkslogistik und Yard-Management. Sie gilt als Spezialist für Wägetechnik – ob es dabei Steine, Erde, Getreide oder Abfall zu wiegen gilt, ist egal. Neben standardisierten Systemen bietet Paari auch individuelle Lösungen (Hardware und Software) an.

Der Waagenbauer ist neben seinem Stammsitz in Thüringen auch mit Niederlassungen in Bayern, Berlin, Niedersachsen und Sachsen vertreten.

Er bezeichnet sich als „am stärksten wachsender Betrieb“ seiner Branche.

## e-mobilität Center **WEISS** HOLZHEIM

Bürgergasse 4 · 89291 Holzheim/Neuhausen  
Tel. 073 02/68 68 · [www.autohaus-reifen-weiss.de](http://www.autohaus-reifen-weiss.de)

### Wir legen einen Gang zu. Starte mit uns in Zukunft durch!

<p><b>e-Bike Kompetenzzentrum</b></p>	<p><b>E-Mobilitäts-, Mehrmarken- und Allradautohaus</b></p>
<p><b>KREIDLER</b> <b>SWYPE</b> <b>draisin</b> <b>KAYZA</b> <b>Alle JOBRAD Modelle</b></p> <p>Der Fahrradboom der letzten Jahre ist ungebrochen. Ob ein e-Bike oder ein klassisches Bike ohne Antrieb, alles ist gefragt.</p> <p>Deshalb suchen wir Dich für unser Team im <b>Verkauf bzw. in unserer eigenen Chefbetriebenen Fahrradwerkstatt (m/w/d).</b></p> <p><b>FAHRRAD eBIKE <b>WEISS</b> HOLZHEIM</b> info@ebikes-ulm.de</p>	<p><b>SUBARU</b> Confidence in Motion <b>ISUZU</b> ELARIS Ihr WUNSCH AUTO Spezialist Alle Marken. Alle Modelle.</p> <p>Bereits in der 3. Generation verkaufen und reparieren wir sehr erfolgreich Kraftfahrzeuge aller Marke und mit allen Antriebsarten.</p> <p>Wir suchen Dich für unseren <b>Ausbildungsplatz zum Automobilverkäufer (m/w/d)</b> als festen Bestandteil unseres familiären Teams.</p> <p><b>AUTOHAUS REIFEN <b>WEISS</b> GmbH</b> DER ALLRAD - SPEZIALIST info@autohaus-reifen-weiss.de</p>

Anzeige

## Güterverkehr der Zukunft auf Straße und Schiene

Im Güterverkehr steht die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Fokus. Kögel setzt dazu auf Leichtbau und Optimierung des Ladevolumens.



Links der Cargo Rail, rechts die Vision des Euro Trailers Concept 2030 mit Vollverkleidung.

Die EU schreibt bis zum Jahr 2025 eine Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und damit des Kraftstoffverbrauchs der Zugmaschine in Flottenmitteln um 15 Prozent vor bezogen auf das Basisjahr 2019. 2030 lautet die Zielvorgabe für Nutzfahrzeugflotten minus 30 Prozent. Der „Green Deal“ sieht vor, dass die EU-Mitgliedstaaten bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freisetzen. Das Ziel ist ambitioniert, so dass sich die Fahrzeugentwicklung maßgeblich auf dessen Erreichung konzentriert.

Dabei ist es wichtig, nicht nur die Zugmaschine zu optimieren. Auch Trailer sind in der Lage, einen Teil zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beizutragen. Kögel will seiner gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden und drückt dies im Unternehmens-Claim „Economy meets Ecology – Because we care“ aus. Dazu setzt der traditionsreiche Fahrzeugbauer aus Burtenbach auf Leichtbau und Optimierung des Ladevolumens.

Kögel bietet für alle Standardanwendungen die passende Transportlösung; beispielsweise nutzlastoptimierte Leichtbau-Trailer für schwerste Güter

oder volumenoptimierte Megatrailer für vergleichsweise leichte, aber große Waren. Mit der soeben eingeführten Modellgeneration „Novum“ hat Kögel bei allen Fahrzeugen unter anderem die Nutzlast weiter erhöht. Hier setzt der „Kögel Light<sup>plus</sup>“ die Bestmarke. Er bietet rund eine Tonne mehr Nutzlast als vergleichbare herkömmliche Fahrzeuge.

Schon seit 15 Jahren macht sich Kögel für ein volumenoptimiertes Transportkonzept stark: einen Auflieger mit einer rund 15 statt bislang 13,6 Meter langen Ladefläche, der vier Palettenstellplätze mehr bietet, und bei dem Nutzlast und Nutzvolumen in einem besonders günstigen Verhältnis stehen. Durch diesen Kniff senkt der sogenannte „Euro Trailer“ oder Lang-Lkw Typ 1 den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Transports deutlich. Unabhängige Tests etwa durch die Bundesanstalt für Straßenwesen und die RWTH Aachen haben bewiesen, dass der Euro Trailer kompatibel zur bestehenden Infrastruktur ist. Auch eine Verlagerung von Verkehren zurück auf die Straße ist demnach nicht gegeben. Auf Basis des Euro Trailers hat die TU München ei-

nen Auflieger projiziert, wie er im Jahr 2030 zum Einsatz kommen könnte. Leichtbau wird die Nutzlast des Euro Trailers weiter vergrößern. Hinzu kommt eine Vollverkleidung, die den Luftwiderstand des Sattelzugs minimiert. Eine elektrifizierte Achse am Euro Trailer gewinnt Bewegungs- und Lageenergie des Sattelzugs beim Bremsen zurück, puffert sie in einer Batterie und stellt sie bei Bedarf Lkw-Antrieb oder Verbrauchern wie einer Kühlmaschine zur Verfügung. Solarzellen auf dem Fahrzeugdach produzieren zusätzliche Energie.

Um die Stärken des Verkehrsträgers Schiene insbesondere über Distanzen größer 300 Kilometer sowie im Alpen-querenden Verkehr zu nutzen, bietet Kögel speziell ausgerüstete Fahrzeuge für den Kombinierten Verkehr (KV) an. 75 Prozent aller Fahrzeuge im Angebot von Kögel sind KV-fähig. Passend zum Unternehmensleitungs „Economy meets Ecology – Because we care“ engagiert sich der Burtenbacher Fahrzeugbauer, um die KV-Ausrüstung weiter zu optimieren und den Kombinierten Verkehr für Transportflotten noch attraktiver zu machen.