

AGB für die Logistik? Umfrage führt zu überraschenden Ergebnissen

In der Zeit vom 15.12.04 bis 20.02.05 hat das Institut für Logistikrecht & Riskmanagement an der Hochschule Bremerhaven mit Unterstützung des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes, Bonn (DSLVL), und der Oskar Schunck KG, München, Unternehmen aus dem Bereich der Logistik befragt, ob und welche logistischen Zusatzleistungen von diesen erbracht werden, auf welcher vertraglichen Basis derartige Leistungen erbracht werden und wie diese versichert sind (siehe Fragebogen unter www.ilrm.de - Logistik-Umfrage).

Insgesamt haben sich an der Befragung 225 Unternehmen beteiligt, davon 145 per Internet, und 80 Unternehmen haben den Fragebogen in nichtelektronischer Weise ausgefüllt.

Diese starke Resonanz war nicht erwartet worden. In jedem Fall sind die Antworten nach Ansicht der Veranstalter als repräsentativ zu bewerten.

Wie die Befragung ergeben hat, erbringen circa 80 % der beteiligten Speditionen logistische Zusatzdienstleistungen. 60 % dieser logistischen Zusatzdienstleistungen werden mündlich, elektronisch oder am Telefon auf Zuruf vereinbart. Die Bedeutung von logistischen Dienstleistungen wird als groß eingeschätzt, wobei für die Zukunft noch weitere Steigerungen erwartet werden.

Die ADSP haben bei der Vereinbarung von logistischen Dienstleistungen, die über den Speditionsvertrag hinausgehen, bei Verladern und Spediteuren eine große Bedeutung (mehr als 50 %) und hohe Akzeptanz. Die einzelvertraglichen Regelungen werden in diesem Zusammenhang gleichbedeutend eingeschätzt.

Eine umfassende Einzelauswertung der Umfrage kann beim ILRM bei der Hochschule Bremen für eine Schutzgebühr von EUR 45,00 bezogen werden.

Zusammenfassend stellte Prof. Wieske fest, dass die gute Resonanz auf die Fragebögen das große Interesse und die Bedeutung des Themas Logistikzusatzeleistungen und deren Vertragsgestaltung sowie des Versicherungsschutzes hierfür unterstreichen. Die Antworten machten das zunehmende Gewicht der logistischen Zusatzleistungen in der Transportbranche deutlich. Die Antworten zeigten aber auch, dass eine Vielzahl von vertraglichen Fragen bis hin zur Anwendung von AGB (Allgemeinen Geschäftsbedingungen) offen sind und der Klärung bedürften, insbesondere auch weil diese Befragung offenbart hat, dass der Großteil der Vereinbarungen über logistische Zusatzleistungen nicht das Ergebnis von ausführlichen Vertragsverhandlungen sind, sondern vielfach „auf Zuruf“ geschlossen werden.

Weiterentwickelte Baustellenreifen vorgestellt

Unter der Produktbezeichnung HSC+ und HDC+ hat Continental neue Baustellenreifen vorgestellt und damit die bewährten Reifen HSC und HDC weiterentwickelt. Wer auf HSC+ und HDC+ umrüstet, profitiert laut Hersteller von einer neuen Laufflächenmischung und überarbeiteter Konstruktion. Die Verbesserungen sollen eine höhere Laufleistung ermöglichen, die Lebensdauer verlängern und die Runderneuerungsfähigkeit des Reifens steigern. Im kombinierten Straßen-/Geländeeinsatz ist der Reifen durch diese Verbesserungen nach Continental-Angaben deutlich wirtschaftlicher geworden.

Bei der Laufflächenmischung für HSC+ und HDC+ handelt es sich um eine Neuentwicklung, die speziell für den Baustelleneinsatz optimiert wurde. Gerade hier können Steine und scharfe Kanten Laufflächenrisse verursachen. Die gesteigerte Weiterreißfestigkeit sorgt dafür, dass die verbleibenden Verletzungen lokal begrenzt bleiben. Profilausbrüche sollen sich damit auf ein Minimum reduzieren.

Der Gürtel der neuen Baustellenreifen zeichnet sich durch eine höhere Anzahl feiner und zugleich fester Einzelcorde aus, die den Reifen besonders robust machen. Da jeder Reifencord einzeln ummantelt ist, bleiben kleine Einzelverletzungen isoliert. Das Risiko großflächiger Gürtelschäden wird so reduziert. Durch die Beschaffenheit der einzelnen Corde können sich HSC+ und HDC+ flexibler der Geländeoberfläche anpassen und Unebenheiten materialschonend schlucken.

Fliegl liefert Containerchassis an Berner

Sechs Containerchassis hat die Fliegl Fahrzeugbau GmbH an die Berner GmbH aus Bremen übergeben. Der Bestellung ging eine mehrmonatige Testphase mit Mietchassis aus dem Fliegl-Mietfuhrpark voraus. Der Einsatz im normalen Tagesgeschäft überzeugte die Firma Berner GmbH von den Qualitäten der Chassis aus Triptis. Entscheidend für die Wahl auf die Chassis vom Typ SDS 380 Gooseneck war laut Fliegl die robuste Konstruktion sowie die individuelle Bauausführung nach Kundenspezifikationen. So wurde auf Wunsch auf die Aufnahmemöglichkeit von 30" Containern verzichtet. Auch ein kundenspezifischer Unterfahrtschutz wurde bei diesem Auftrag realisiert. Der ausgelieferte Chassistyp mit Heckausschub ist für den Transport von bis zu 40" Containern vorgesehen. Der auf Rollen gelagerte Heckausschub wird pneumatisch betätigt. Somit lassen sich mit diesem Fahrzeug 20" heckbündig, 2 x 20" und 40" Container befördern. Besonderen Wert legt Fliegl auf ein geringes Eigengewicht der Fahrzeuge. Trotz der genormten Containergrößen werden alle Grundmodelle kundenspezifisch zugeschnitten. Damit können die Transportunternehmer aus der breiten Angebotspalette das optimale Fahrzeug auswählen und zusätzlich einsatzspezifisch ausstatten.



Sechs neue Chassis für die Berner GmbH. Bei der Übergabe dabei: Torsten Bär, Qualitätskontrolle Fliegl, Hr. Thiede, Fuhrparkmeister Berner GmbH und Paul Eidman, Fliegl Produktionsleiter (v.l.n.r.).

Kooperation bei Kühlerschutzmitteln – Preiserhöhungen bei Bremsflüssigkeiten

BASF, MAN Nutzfahrzeuge Österreich und das Institut für Strömungslehre und Wärmeübertragung (ISW) der Technischen Universität Graz (TUG) forschen gemeinsam an Kühlerschutzmitteln einer neuen Generation. Ziel der Zusammenarbeit ist es, das Risiko einer Überhitzung des Motors in Nutzfahrzeugen und Pkw deutlich zu senken. BASF ist seit mehr als 75 Jahren auf dem Gebiet der Kühlerschutzmittel tätig. MAN Nutzfahrzeuge, die ihre Motoren für die anstehenden Versuchsreihen zur Verfügung stellt, will die im Forschungsstadium gewonnenen Erkenntnisse auch in künftige Motorenentwicklungen einfließen lassen. Der wissenschaftliche Partner ISW verfügt über umfangreiche Erfahrung in der Erforschung des Wärmeübergangs in der motorischen Kühlung. Das Grazer Institut führt die Versuchsreihen sowie die mathematische Modellierung durch. Die neuen Kühlerschutzmittel sollen sich an verschiedenste Motorentypen anpassen lassen und in absehbarer Zeit marktreife erreichen.

BASF erhöht Preise bei Bremsflüssigkeiten

Zum 1. Juli 2005 hat die BASF weltweit die Preise für Bremsflüssigkeiten angehoben. Notwendig waren die Preiserhöhungen nach Unternehmensangaben aufgrund stark gestiegener und voraussichtlich weiter steigender Rohstoffkosten, insbesondere bei Glykolethern. Ihre Bremsflüssigkeitenpalette vermarktet die BASF weltweit unter dem Handelsnamen Hydraulan®.

Auf Erfolgskurs

Die leichten Nutzfahrzeuge von Renault fahren nach Angaben des Herstellers auf Erfolgskurs: Kangoo Rapid, Trafic und Master legten laut Pressemeldung in Deutschland einen Traumstart ins Frühjahr 2005 hin. In der Klasse bis 3,5 t Gesamtgewicht erreichten sie in den ersten vier Monaten des Jahres mit 5.556 Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr (5.312 Zulassungen) eine Steigerung von 4,6 %. Vor allem die April-Zahlen beeindrucken: 1.621 Neuzulassungen bedeuten zum Vorjahr (1.414 Zulassungen) ein Plus von 14,6 %. Lediglich im Jahr 2002 erzielte Renault geringfügig höhere Zulassungen, damals zurückzuführen auf den Sondereffekt durch einen Großauftrag der Deutschen Post.



Zufrieden ist man bei Renault auch mit der leichten Nutzfahrzeugsparte.

Gemeinsam mit den Zulassungszahlen kletterten auch die Marktanteile: Kangoo Rapid, Trafic und Master erzielten in den ersten vier Monaten gemeinsam einen Anteil von 9,12 % (Vorjahr: 8,93 %). Im April belief sich der Marktanteil sogar auf 9,23 % (Vorjahr: 8,48 %). Damit eroberten die leichten Nutzfahrzeuge von Renault in Deutschland einen beachtenswerten vierten Rang in der Zulassungsstatistik.

Am 14. Mai 2005 hat Renault Trucks Deutschland das erste Transporter-Center in der Niederlassung München eingeweiht. Im Anschluss folgten drei weitere Transporter-Center in den Niederlassungen Hamburg, Berlin und Bochum. Renault Trucks verstärkt damit sein Engagement im Transporter-Segment von 2,8 bis 6,5 t.

Im Laufe des Jahres sollen weitere Transporter Center eröffnet werden, zwei davon in Österreich. Alle werden bei bereits bestehenden Renault Trucks Händlern angesiedelt sein. Weitere Transporter-Stützpunkte bei ausgewählten Service-Partnern ergänzen die neue Vertriebsstruktur regional. Vor Ort übernehmen spezialisierte Verkaufsberater aus dem Nutzfahrzeuggeschäft die individuelle, bedarfs- und branchenorientierte Betreuung der Kunden.

Auch im Servicebereich hat Renault Trucks ein Angebots-Paket rund um Master und Mascott geschürt. Zusätzlich zur Fachkompetenz der Renault Trucks-Werkstätten bei Wartung und Reparatur sollen die Transporterkunden fortan in vollem Maße von den vor einem Jahr von allen Renault Trucks Partnern unterzeichneten „Service Engagements“, die zu Schnelligkeit, Effizienz und optimaler Kundenbetreuung bei Werkstattaufenthalten verpflichten, profitieren. Zudem stehen umfangreiche, auf die individuellen Kundenbedürfnisse zugeschnittene Dienstleistungs- und Finanzierungsangebote zur Verfügung.

Und auch in punkto Lkw-Reparatur hat Renault sich etwas einfallen lassen: Für den Fall, dass der Werkstattaufenthalt doch einmal etwas länger dauert, hat Renault Trucks in seinen vier Niederlassungen Berlin, Bochum, Hamburg und München jeweils einen Renault Twingo als Überbrückungswagen in Dienst gestellt. Die Fahrzeuge stehen Werkstattkunden kostenlos zur Verfügung. Der Fahrer bleibt damit mobil und kann während der Reparatur seines Lkw zur Spedition zurückkehren. Lästiges Warten oder gar Hotelübernachtungen entfallen somit.

Kräftiger Zuwachs bei Lkw

Der Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika der DaimlerChrysler AG verzeichnete 2004 nach Unternehmensangaben mit weltweit rund 137.400 Einheiten der Marke Mercedes-Benz einen Zuwachs von 24 % (Vorjahr: 110.500). Eine tragende Säule dieses Erfolges war erneut die zweite Generation der Schwer-Lkw-Baureihe Actros, der im zweiten Jahr nach Markteinführung einen Rekordabsatz erzielte. In den Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika stieg der Absatz von Mercedes-Benz Lkw um 11 % beziehungsweise 31 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz des Geschäftsbereichs belief sich 2004 auf 11,5 Milliarden Euro.

Dr. Klaus Maier, Leiter des Geschäftsbereichs Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz): „Die aktuellen Absatzzahlen belegen den großen Erfolg der Lkw von Mercedes-Benz. Allein von unserem Flaggschiff Actros, dem „Truck of the Year“ 2004, haben wir im vergangenen Jahr über 54.000 Einheiten abgesetzt. Und mit den neuen Baureihen Atego und Axor verbuchen wir weiterhin einen guten Auftragseingang. Die hohe Wachstumsdynamik wird uns auch 2005 auf Erfolgskurs halten.“ In Westeuropa gewann der Gesamtmarkt im letzten Jahr an Fahrt, das Marktvolumen für mittelschwere und schwere Lkw über 6 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) lag bei mehr als 302.000 Einheiten (+8,6 % gegenüber 2003). Dort stieg der Absatz der Mercedes-Benz Lkw überproportional um 11 % auf 66.000 Einheiten. Damit steigerte der Geschäftsbereich seinen Marktanteil in dieser Region um 0,6 % auf 21,7 %. In Lateinamerika wurden mit 31.000 Einheiten 31 % mehr Mercedes-Benz Lkw verkauft als im Vorjahr, in der Türkei lag der Absatz mit 8.700 Einheiten sogar doppelt so hoch wie 2003. Zudem haben insbesondere Osteuropa mit 8.200 Einheiten und Asien mit 17.600 Einheiten in den letzten Jahren als Exportmärkte für Mercedes-Benz Lkw aus westeuropäischer Produktion stark an Bedeutung gewonnen und sich als wichtige Ertragssäule etabliert. Die Produktion in sämtlichen Mercedes-Benz Lkw-Werken (Wörth, Sao Bernardo do Campo/Brasilien, Aksaray/Türkei) lag dabei erneut über dem Niveau des Vorjahres. Im rheinland-pfälzischen Werk Wörth wurden 2004 rund 100.700 (Vorjahr: 82.500) Lkw der Baureihen Actros, Axor, Atego und Eonic sowie des Unimog hergestellt. Im Werk Wörth konnten aufgrund der sehr guten Auftragslage im letzten Jahr rund 700 neue Stellen geschaffen werden. Um die Lkw-Entwicklung in Zukunft noch enger mit der Produktion zu verzahnen, plant DaimlerChrysler ein neues Entwicklungs- und Versuchszentrum für Lkw am Standort Wörth. Dort sollen verschiedene Versuchsbahnen sowie Werkstatt- und Bürogebäude entstehen.

Mit Blick auf das Jahr 2005 setzte Klaus Maier zwei Schwerpunkte für den Geschäftsbereich: Die neue BlueTec-Dieselschlechtechnologie sowie die auf der Nutzfahrzeug-IAA in Hannover vorgestellte zweite Generation der Lkw Axor und Atego. Von der Abgastechologie der Zukunft erwartet der Geschäftsbereich in diesem Jahr einen weiteren Schub. Maier: „Mit BlueTec können sowohl die EURO 4 als auch die EURO 5 Norm erfüllt werden.“

Mit der im Herbst 2004 vorgestellten zweiten Generation des mittelschweren Lkw Atego und des schweren Lkw Axor knüpft der Geschäftsbereich an die Erfolge des Actros an. Klaus Maier: „Mit Einführung des neuen Atego und des neuen Axor übertragen wir erstmals ein europäisches Fahrzeugkonzept nach Lateinamerika.“ So werden zukünftig neben dem Werk in Wörth auch in Aksaray (Türkei) sowie in Sao Bernardo do Campo (Brasilien) beide Fahrzeugbaureihen vom Band rollen und die globalen Lkw-Märkte bedienen.

DKT

Kubik Dieter

Lichtackerstr. 19/4
A-2522 Oberwaltersdorf

Transport Begleitservice

24h-Mobil: 0664/480 24 15
Fax: 02253/6778
email:dkubik@sonat

Europcar setzt auf Sattelzugmaschinen von Renault Trucks

Der Fahrzeugvermieter Europcar ergänzt seinen LKW-Fuhrpark um acht neue Renault Magnum und zwei Renault Premium. Die Sattelzugmaschinen kommen im deutschen Europcar Vermietpark zum Einsatz. Das Unternehmen baut damit seine Nutzfahrzeugflotte, die vom Kleintransporter bis zur schweren Sattelzugmaschine mit 40 t Gesamtzuggewicht reicht, im oberen Segment weiter aus. In den acht Renault Magnum versieht der 440 PS starke dXi12-Motor seine Arbeit, unterstützt von dem automatisierten Getriebe Optidriver II und der Motorbremse Optibrake, die 300 kW Leistung bereitstellt. Langstreckengerecht gehören zwei Liegen zur Fahrerhausausstattung. Der Fahrer kann bei den Renault Premium auf 420 PS zurückgreifen. Um das Einsatzspektrum der Fahrzeuge für Mietkunden noch interessanter zu machen, sind diese zusätzlich mit einem Nebenantrieb für eine Kipp-Hydraulik ausgerüstet.



Europcar bietet seinen Kunden künftig Sattelzugmaschinen von Renault Trucks für den schweren Fernverkehr. Die ersten Fahrzeuge wurden kürzlich an den Vermieter ausgeliefert.

Fuhrpark erweitert

Die im schweizerischen Oftringen beheimatete Senn AG hat ihren Fuhrpark um neue Fahrzeuge aus dem Hause Goldhofer erweitert. Investiert wurde in eine 9-achsige Goldhofer-Schwerlastkombination vom Typ THP/UT mit druckluftbetätigter Scheibenbremse sowie in den von Goldhofer neu entwickelten Sattelanhängen vom Typ STZ-VH 3.

Die 9-achsige Schwerlastkombination bietet bei 25 km/h eine technische Achslast von 25 t. Die Ladehöhe beladen gibt der Hersteller mit 1.070 mm +350/-250 mm an. Der Universalschwanenhals der Kombination lässt sich sowohl an die Ladebrücken wie auch an die Fahrwerke ankuppeln. Die technische Sattellast beträgt 35 t. Als Ladebrücke steht eine teleskopierbare Baggerbrücke für eine Nutzlast von 100 t zur Verfügung. Über Stahlmatratzen mit unterschiedlicher Höheneinstellung lässt sich die Baggerbrücke in ein bis zu 3.240 mm breites Tiefbett umbauen. Damit

ist es der Senn AG möglich, in der Schweiz Bagger und andere Maschinen mit einem Eigengewicht bis 100 t legal in der Tiefbettbrücke zu transportieren.

Bei dem zusätzlich geordneten Satteltief-lader vom Typ STZ-VH 3 handelt es sich um die jüngste Entwicklung aus dem Hause Goldhofer. Das Fahrzeug bewegt sich mit einer 3- beziehungsweise 4-Achs-Sattelzugmaschine innerhalb der 16.500 mm. Als Besonderheit lässt sich das 3.500 mm lange Tiefbett um 5.100 mm ausziehen. Ermöglicht wird dies durch den Einsatz von gekröpften Achsen, wodurch sich die Auszugsröhre zwischen den Achsen im Fahrwerk verlängern lässt. Durch die hohe Auszugslänge wird eine Ladefläche von 8.600 mm erzielt, die selbst großen Ladegütern mit bis zu 50 t Gewicht ausreichend Platz bietet.

Vorsicht, schwere Jungs!

Big Move

www.0800BIGMOVE.net

GUTMANN hammers Ulman & Poppel
 BELARD WAGNER Walck

Umweltpreis gewonnen

DaimlerChrysler hat mit seiner BlueTec-Dieselseltechnologie in Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen den Energie- und Umweltpreis „Goldener Öltropfen 2005“ gewonnen, der vom internationalen Automobilclub Kraftfahrer-Schutz e. V. (KS) vergeben wird.

Mit dem Preis, der jetzt zum 25. Mal vergeben wurde, prämiiert der Automobilclub jährlich technische Entwicklungen und organisatorische Maßnahmen aus dem internationalen Pkw- und Nutzfahrzeugbereich, die einen bedeutenden Beitrag zur Kraftstoff-Einsparung und gleichzeitig zum Umweltschutz leisten. DaimlerChrysler hat mit der BlueTec-Dieselseltechnologie für Nutzfahrzeuge die begehrte Auszeichnung gewonnen.



Seit Jahresanfang werden Mercedes-Benz-Lastwagen mit der neuen Dieselseltechnologie BlueTec am Markt eingeführt, die heute schon die Abgasgrenzwerte Euro 4 für 2006 und die erst ab Herbst 2009 geltenden Euro 5-Vorschriften erfüllen. Gegenüber heutigen Vorschriften bedeutet dies mindestens 8 % weniger Partikelemission und bis zu 60 % weniger Stickoxide im Abgas. Das bedeutet für die neuen BlueTec-Antriebe gegenüber Euro 3 einen Filter-Wirkungsgrad von 80 % hinsichtlich der Partikel im Abgas. Gleichzeitig verbrauchen Mercedes-Benz Lkw mit BlueTec-Motoren zwischen 2 und 5 % weniger Sprit, so der Hersteller. Bei einer durchschnittlichen Laufleistung von 150.000 Kilometer im Fernverkehrseinsatz entspricht dies einer Einsparung von 1.500 bis 2.000 Liter Kraftstoff pro Jahr.

Die neue Dieselseltechnologie BlueTec von DaimlerChrysler basiert im Kern auf weiterentwickelten Motoren sowie einer Abgasnachbehandlung. Dabei sorgt die Verbrennungseffizienz für Emissionen, die hinsichtlich Rußpartikel und Feinstaubanteilen bereits gefilterten Abgasen entspricht. Die Stickoxide werden dann mit Hilfe der integrierten Abgasnachbehandlung nach dem SCR-Wirkprinzip unter Zugabe von AdBlue (wässrige Harnstofflösung) in einem Katalysator gezielt in unschädlichen Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt.

Neue Geschäftsführung

Veränderungen in der Geschäftsführung meldet der Spezialfahrzeughersteller Scheuerle: Stefan Menges ist aus der Geschäftsführung des Pfedelbacher Unternehmens ausgeschieden. Seine Nachfolge treten Hans-Jörg Habernegg und Ulrich Bochtler an, die bereits die Geschäftsführung des in Ulm ansässigen Unternehmens Kamag Transporttechnik GmbH & Co. KG verantworten.

Mit dieser Veränderung hat der Heilbronner Industrielle Otto Rettenmaier, zu dessen Unternehmensgruppe die beiden Firmen Scheuerle und Kamag gehören, nach Unternehmensangaben den Weg für eine weitere Intensivierung von Synergieeffekten zwischen den hoch spezialisierten Spezialfahrzeugbauern vorbereitet. Neben den beiden Unternehmen Scheuerle und Kamag gehört auch der französische Hersteller Nicolas Industrie zur Rettenmaier-Gruppe, der ebenfalls im Bereich der Spezialfahrzeugproduktion tätig ist.

Hervorragendes Halbjahresergebnis

Ein „hervorragendes“ Halbjahresergebnis meldet die Soloplan GmbH. Im Vergleich zum Vorjahr sei ein Umsatzplus von 48 % zu verbuchen, so das Unternehmen, das sich als eigenständiger Softwareentwickler offenbar zunehmend am Markt etablieren kann. Das Produktfolio des in Kempten ansässigen Unternehmens umfasst Standardsoftware für die Bereiche Logistik, Transportplanung, Disposition, Frachtabrechnung, Fuhrparkverwaltung, Internet-Auftragserfassung und -Verfolgung sowie Routenplanung. Das Logistiksystem CarLo® verfügt über die zertifizierte Schnittstelle mySAP Business Suite.



Soloplan-Geschäftsführer
Wolfgang Heidl.

Geschäftsführer Wolfgang Heidl äußerte sich zu der erreichten Umsatzsteigerung wie folgt: „Offensichtlich wird der Investitionsstau abgebaut, und die Bereitschaft in IT zu investieren nimmt zu. Auch das Qualitätskonzept von Soloplan spricht sich am Markt herum. Qualität der Programme, Qualität in der Installation und Schulung und natürlich Qualität in der anschließenden Betreuung.“ Soloplan beschäftigt aktuell 43 Mitarbeiter und erzielte im Jahre 2004 einen Umsatz von 3,4 Mill. Euro.

Österreichische Frächter brauchen erweiterte Versicherung für Deutschland

Die in Österreich üblichen Güterschaden-Haftpflichtversicherungen entsprechen nicht dem nötigen Haftungsrahmen nach deutschem Recht. Dies stellte das deutsche Bundesamt für Güterkraftverkehr Anfang Juli in einem Schreiben an eine Versicherungsgesellschaft klar. Betroffen sind österreichische Frächter, die so genannte Kabotage-Aufträge durchführen, das sind Frachtaufträge innerhalb Deutschlands. Ihre Haftpflichtversicherungen haben zumeist Deckungssummen, die deutlich unterhalb der vom deutschen Güterkraftverkehrsgesetz (§7 a) geforderten 600.000 Euro je Schadenereignis und 1,2 Millionen für die minimale Gesamtsumme liegen. Ausländische Frächter, die Kabotage-Aufträge in Deutschland durchführen, müssen einen entsprechenden Versicherungsnachweis mitführen. Marsh hat deshalb ein Versicherungsprodukt entwickelt, mit dem österreichische Frächter die österreichischen, deutschen sowie alle sonstigen europäischen Anforderungen problemlos erfüllen können. Zusätzlich gewährt die Police Rechtsschutz bei unbegründeten Ansprüchen auf Ersatz bei Güter-, Güterfolge- und Vermögensschäden. Die Versicherungssumme beträgt 2 Mio. Euro je Schadenereignis. Die Nettoprämie der Marsh-Güterschaden-Haftpflicht beträgt pro Jahr 490 Euro für Fahrzeuge über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht, 190 Euro für Fahrzeuge unter 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht und 90 Euro für Schüttgutfahrzeuge.

Zusätzliche Werke in der Türkei und Rumänien

Mit weiteren Fertigungswerken für Hydraulikkomponenten in der Türkei und Komponenten für die Lineartechnik in Rumänien treibt Bosch Rexroth den Ausbau seines weltweiten Fertigungsverbunds voran. Der Antriebs- und Steuerungsspezialist wird nach eigenen Angaben insgesamt 36 Millionen Euro in diese beiden Projekte investieren.

Aktuell errichtet das Unternehmen für 25 Millionen Euro eine Fertigungsstätte in Bursa, südöstlich von Ankara in der Türkei. Bereits in der zweiten Jahreshälfte 2005 soll das neue Werk die Produktion von Hydraulikkomponenten aufnehmen. Ab 2007 werden zusätzlich Axialkolbenmaschinen produziert. Diese kommen beispielsweise bei mobilen Arbeitsmaschinen zur Ansteuerung von Arbeitshydrauliken zum Einsatz und reduzieren wie der Hersteller hervorhebt den Kraftstoffverbrauch.

Bis 2007 sollen in Bursa rund 200 Mitarbeiter beschäftigt sein. Ebenfalls im Jahre 2007 soll auch die Produktion von Komponenten für die Lineartechnik im rumänischen Blaj anlaufen, die ein Jahr später die volle Fertigungskapazität erreichen soll. Rund 11 Millionen Euro investiert Bosch Rexroth in das neue Werk, das rund 300 Arbeitsplätze bieten wird.

Die zusätzlichen Fertigungswerke ergänzen die deutschen Leitwerke des Unternehmens, an denen Know-how, Kompetenz und spezielle Fertigungstechniken konzentriert werden. Die Produktion in hohen Stückzahlen erfolgt dann in den Fertigungswerken im Ausland. Durch einheitliche Produktionstechniken und -prozesse an allen Standorten will Bosch Rexroth eine gleichbleibend hohe Qualität seiner Produkte garantieren.

**Kran- und
Baumaschinenreparaturen**

**Schweiß-
Fachbetrieb**

Sonderbauten

www.aksnet.de
autokran-service@gmx.de

Otto-Hahn-Str. 8 D-74177 Bad Friedrichshall
 Tel.: 0 71 36 / 95 80-0 Fax: 07136/ 95 80-28
 Wasserschelde 8 D-90475 Nürnberg
 Tel.: 0 91 28 / 9 29 90-0 Fax: 0 91 28 / 9 29 90-19

**Goldhofer – die Lösungskompetenz
für spezielle Transportaufgaben.**
 Sattelfahrzeuge für die unterschiedlichsten
 Transportaufgaben und Spezialsätze in
 einem Nutzlastbereich bis 150 t.

**Sie finden uns:
Halle 8
Stand 062**

Goldhofer
 Aktiengesellschaft
 Jenastraße 15
 1-87700 Weimingen

Phone: +49 (0)9391-150
 Fax: +49 (0)9391-15239
 e-mail: info@goldhofer.de

SATTELANHÄNGER

Goldhofer
www.goldhofer.de