



**Jahre**

**75**

**Jubiläum-Spezial**

75 Jahre VerkehrsRundschau  
VerkehrsRundschau 19 | 2021

---



## 75 Jahre Pioniergeist

IM OKTOBER 1946 STARTETE HEINRICH VOGEL als Herausgeber der VerkehrsRundschau. Seine Idee: ein Mitteilungsblatt für Behörden und Transportgesellschaften. Der Zeitpunkt war offensichtlich mehr als günstig. Knapp einhalb Jahre nach Kriegsende war das Land im Aufbruch. Lkw, wenn auch teilweise nur notdürftig zusammengeflickt, halfen beim Wegräumen der Trümmer und bei der Lieferung der Baustoffe für ein wiederbelebtes Land. Heinrich Vogel wusste seiner Idee Gehör zu verschaffen, indem er viele Leser noch persönlich mit seinem Express-Motorrad belieferte – das übrigens noch heute im Besitz unseres Verlages ist.

Auch wenn es vermessen wäre, Corona mit einem Krieg zu vergleichen, so gibt es doch Parallelen. Nach dem Abschwung kommt die Konjunktur wieder in Gang. Einmal mehr erweist sich der Straßentransport als wichtiger Bestandteil einer globalisierten, arbeitsteiligen Welt. Wobei es für die Zukunft wichtig ist, dass wir alle Verkehrsträger besser miteinander vernetzen und nach ihren Stärken nutzen. Da war die Übernahme des Binnenschiffahrts-Verlages für uns nur ein erster Schritt.

Unsere Probleme sind andere als vor 75 Jahren. Heute stehen Umweltschutz und Digitalisierung ganz oben auf der Agenda. Der fossile Diesel hat demnächst wohl ausgedient. Selbst wenn wir gerade nicht sicher wissen, wie der CO<sub>2</sub>-freie Antrieb der Zukunft aussieht.

Sicher ist, dass Kollege Computer immer mehr Einfluss gewinnt. Der digitale Frachtbrief, Online-Frachtenbörsen, App-Lösungen für Sendungsverfolgung und vorausschauende Wartung, E-Learnings für Aus- und Weiterbildung oder auch die digitale Plattform [www.verkehrsrundschau-plus.de](http://www.verkehrsrundschau-plus.de) sind nur ein paar Lösungen, die von einer neuen, digitalen Zeit künden.

So wie unser Gründervater Heinrich Vogel haben auch wir die Zeichen der Zeit erkannt und rechtzeitig eine Digitalisierungs-Strategie etabliert. Für uns besteht die Kunst darin, die Tradition unseres ehemaligen Verlegers – das Printmagazin – mit den Formaten der Neuzeit zu verbinden. Wie uns Kunden, Nutzer und Leser bestätigen, sind wir da wohl auf einem ganz guten Weg, auf dem Sie uns hoffentlich auch die nächsten Dekaden begleiten.

Über eines bin ich ganz froh: dass ich noch zehn Jahre arbeiten „muss“. Denn die kommende Dekade wird extrem spannend. Ganz im Sinne von Heinrich Vogel.

Viel Vergnügen bei der Lektüre

Gerhard Grünig, Chefredakteur

# Jubiläum-Spezial

75 Jahre VerkehrsRundschau  
VerkehrsRundschau 19 | 2021



Spedition A. Stohrer

16

#### 4 Almanach 1946

Rückblick auf die Ereignisse im Gründungsjahr der VerkehrsRundschau

#### 6 Grußworte und Glückwünsche

Branchengrößen gratulieren der VerkehrsRundschau

#### 10 Rückblick Verkehrspolitik

Who was who? Die Verkehrsminister Deutschlands in fast 75 Jahren

#### 12 Innovationen

Die VR hat ihr Angebot in den vergangenen Jahren stetig ausgebaut

#### 16 Leserporträt

Seit 71 Jahren ist die Spedition A. Stohrer Abonnent der VerkehrsRundschau

#### 20 Generationenporträt

Die Heinz Gruppe ist ein wachsender Familienbetrieb in dritter Generation

#### 24 Lkw-Meilensteine

Wegweisende Nutzfahrzeug-Entwicklungen und der ein oder andere Irrweg

#### 28 VR-Tests

Mit einem Referenz-Lkw liefert die VR seit 25 Jahren sichere Vergleichstests

#### 30 Das VerkehrsRundschau-Team stellt sich vor

Die Gesichter hinter dem Fachmagazin

#### 32 Layoutwandel

Über die Jahre hinweg hat sich das Aussehen der VR ziemlich verändert

#### 34 Eine (nicht ganz ernst gemeinte) Zukunftsvision

Wie steht die Branche wohl zum 100-jährigen Geburtstag der VR da?

#### 36 Gewinnspiel

Gewinnen Sie bis zu 750 Euro auf VR plus



VerkehrsRundschau/Erwin Fleischmann

20



VerkehrsRundschau/Karel Sefrna

28

#### Impressum:

**Verlag:** Springer Fachmedien München GmbH,  
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,  
Aschauer Straße 30, 81549 München  
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2386  
**Redaktion:** Gerhard Grünig (verantwortlich) und  
das gesamte Team der VerkehrsRundschau

**Sales:** Andrea Volz (verantwortlich)  
**Layout:** Lena Amberger, Sabine Spanner  
**Titel:** Verlag Heinrich Vogel/Sabine Spanner,  
boule 1301/stock.adobe.com (Luftballons)  
**Druck:** F&W Druck- und Mediacenter GmbH,  
Holzhauer Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit  
ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH.  
Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die  
Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben  
die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der  
Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

# Das geschah 1946

Das Jahr 1946 war nicht nur das **Gründungsjahr der VerkehrsRundschau**, in der seitdem – wie es der damalige Verleger Heinrich Vogel verkündete – „wertvolle und nützliche technische Informationen und Erläuterungen über Straßentransportaufgaben (...)“ veröffentlicht werden, sondern auch ein Jahr, in dem auf politischer und gesellschaftlicher Ebene einiges los war. Ein Rückblick.

## Politik



- **10. Januar:** Die erste Vollversammlung der Vereinten Nationen (UNO) wird in London eröffnet.
- **14. Januar:** Im Pariser Abkommen einigen sich Vertreter von 18 Staaten über die Reparationsleistungen Deutschlands an die Siegermächte.
- **21. April:** Gründung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) aus der Kommunistischen Partei Deutschlands (KPD) und der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD).



- **1. Mai:** Erstmals seit 1933 finden wieder Maikundgebungen der Gewerkschaften statt.



- **9. bis 11. Mai:** Auf dem ersten Parteitag der SPD der drei westlichen Besatzungszonen wird Kurt Schumacher zum Vorsitzenden gewählt.

- **29. Juli:** Beginn der Pariser Friedenskonferenz.
- **19. September:** Winston Churchill fordert die Gründung der Vereinigten Staaten von Europa.
- **30. September – 1. Oktober:** Urteilsverkündung im Nürnberger Hauptkriegsverbrecherprozess. Zwölf der Angeklagten werden zum Tode verurteilt, sieben erhalten langjährige oder lebenslange Haftstrafen, drei werden freigesprochen.



## Persönlichkeiten

- **5. Dezember:** Willard Frank Libby stellt eine Atomuhr auf Basis von Cäsium-Atomen vor.
- **10. Dezember:** Hermann Hesse erhält den Literaturnobelpreis. Außerdem erhält Otto Hahn rückwirkend für das Jahr 1944 den Nobelpreis für Chemie.
- **16. Dezember:** Christian Dior eröffnet in Paris sein eigenes Modehaus.



akg-images|akg-images|picture-alliance

## Gesellschaft

Jens Kalaene/dpa-Zentralbild/ZB  
Jens Kalaene/picture-alliance



- **21. Februar:** In Hamburg erscheint die erste Ausgabe der politischen Wochenzeitung „Die Zeit“.

ZB/Bernd Settnik/picture-alliance



- **4. November:** Gründung der „United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation“ (UNESCO). Wenige Tage später findet die erste Generalversammlung der UNESCO statt.
- **13. Dezember:** In München wird der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.“ (ADAC), der 1933 von den Nationalsozialisten aufgelöst worden war, wiedergegründet.



dpa/Peter Kneffel/picture-alliance

- **18. März:** Die Weltbank beginnt mit ihrer Tätigkeit.
- **10. April:** Der Alliierte Kontrollrat erlaubt die Bildung von Betriebsräten in ganz Deutschland.
- **16. Mai:** Die Erstausgabe der Wirtschaftszeitung „Handelsblatt“ erscheint in Düsseldorf.
- **1. Juli:** Deutsche Erstaufführung des Schauspiels „Mutter Courage und ihre Kinder“ von Bertolt Brecht während der internationalen Kulturwochen in Konstanz am Bodensee.

- **22. Juli:** Die ersten deutschen Soldaten kehren aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft zurück.
- **20. September:** Die ersten Filmfestspiele von Cannes finden statt.
- **1. Oktober:** Unter Direktor Hermann Henselmann wird in Weimar die Hochschule für Baukunst und bildende Kunst wiedereröffnet.

## Auto/Verkehr/Fahrzeuge

- **1. Januar:** Die Magirus-Werke erhalten von den Besatzungsmächten die Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Lkw-Produktion.
- **1. Januar:** Der neu erbaute Flughafen Heathrow in der Nähe von London wird eröffnet.



Tim Brakemeier/dpa-Zentralbild/ZB/Tim Brakemeier/picture-alliance

## Beliebteste Vornamen

- **Mädchenamen:** Maria, Hannelore, Gisela, Gabriele, Ingrid, Karin, Renate, Angelika und Jutta
- **Jungennamen:** Jürgen, Bernd, Manfred, Horst, Dieter, Wolfgang, Reiner, Karl, Hans und Uwe

Anne Mathiasz/stock.adobe.com



# Leistung entscheidet.

## FAHRT IHR SCHON ODER STEHT IHR NOCH

- ✓ Von der **Straße** auf's **Wasser**
- ✓ Mit dem richtigen **Know-how**
- ✓ Zum **Schutz** der **Umwelt**

**DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG**

Fürst-Bismarck-Straße 21 \ 47119 Duisburg

T +49 2 03 | 8 00 04-0 \ M duisburg@dtg-eg.de \ www.dtg-eg.de

**PROF. DR. DIRK ENGELHARDT,**  
VORSTANDSPRECHER DES BGL E. V.

Liebes Team der VerkehrsRundschau, der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. gratuliert ganz herzlich zum 75. Jubiläum.



Die VerkehrsRundschau ist seit her ein Garant für eine präzise, objektive und aktuelle Berichterstattung im Verkehrssektor. Wir als

BGL wissen, dass das mittelständische deutsche Transportgewerbe die verschiedenen Formate der VerkehrsRundschau sehr schätzt und dass sie täglich genutzt werden, um sich über das Marktgeschehen auf dem Laufenden zu halten. Der angebotene Mix aus Printmedien, digitalen Lösungen und verschiedensten Veranstaltungen sowie Brancheninitiativen unterstreicht die erfolgreiche Entwicklung der VerkehrsRundschau in den letzten Jahrzehnten und die Transformation in das digitale Zeitalter. Der BGL freut sich auf die weitere Zusammenarbeit und den Dialog mit der VerkehrsRundschau und wünscht weiterhin viel Erfolg für die Zukunft.

BGL e. V.

**WOLFGANG THOMA, GESCHÄFTSFÜHRENDE  
GESELLSCHAFTER DER SPEDITION ANSORGE**

Seit dem Beginn meiner Berufslaufbahn – und auch schon eine gute Zeit vorher – begleitet mich die VerkehrsRundschau als treue Gefährtin.

Die Fachzeitschrift greift aktuelle und oftmals auch brisante Themen aus unserem speditionellen Alltag auf und beleuchtet deren Auswirkungen auf unser Gewerbe. Mit einem ausgeprägten Sinn für die journalistische Freiheit werden komplexe Sachverhalte ausführlich und verständlich dargestellt.

Insbesondere die Praxistests von neuen Lkw-Modellen finden mein Interesse, zumal diese Erkenntnisse in den Beschaffungsprozess von Nutzfahrzeugen einfließen.

Sicher ein Highlight ist die Prämierung der ‚Best Azubis‘. Hier nimmt die VerkehrsRundschau eine Sonderstellung in der Rekrutierung von Nachwuchskräften ein und bietet Lösungsansätze für dieses strukturelle Problem unserer Branche.

Allerherzlichste Gratulation zum

75. Geburtstag und dass die VerkehrsRundschau unser Gewerbe noch mindestens weitere 75 Jahre begleitet!

Beste Grüße aus dem Allgäu.



privat

**DIRK FLEGE, GESCHÄFTSFÜHRER  
ALLIANZ PRO SCHIENE**

Ein solches Jubiläum schafft nicht jedes Magazin. Ihren 75. Geburtstag feiert die VerkehrsRundschau in diesem Jahr. Ein dreiviertel



Jahrhundert behauptet sie sich in diesem Umfeld mit einem intensiven Wettbewerb und den Strukturbrüchen wie dem Siegeszug des Internets und der Onlinemedien. Das ist eine großartige Leistung! Den Festtag haben sich Redaktion und Verlag daher redlich verdient. Und es freut mich sehr, Ihnen dazu ganz herzlich gratulieren zu können!

Als Geschäftsführer des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene zähle ich die VerkehrsRundschau zu meiner Pflichtlektüre, deren Infos ich für meine tägliche Arbeit benötige. Aber es macht stets auch Freude, die VerkehrsRundschau zu lesen. Der Redaktion gelingt es immer wieder, wichtige Themen spannend und lebendig aufzubereiten. Präzise, korrekt und zuverlässig berichtet sie über alles rund um den Güterverkehr – nicht nur, aber auch auf der Schiene. Bei Ihnen erfahren die Leser viel auch über andere Verkehrsträger wie den Lkw, die Binnenschifffahrt oder die Luftfracht. Als gelernter Journalist weiß ich die hohe redaktionelle Qualität der Berichterstattung besonders zu schätzen. Ohne diese wäre ein so dauerhafter Erfolg nicht möglich. Eine weitere positive Eigenschaft zeichnet die VerkehrsRundschau aus: Sie greift politische Debatte offen und unabhängig auf und lässt unterschiedliche Sichtweisen und Positionen zu Wort kommen. Für den weiteren Weg wünsche ich der VerkehrsRundschau alles Gute!

Allianz pro Schiene

**75 Jahre**

**Glückw**

**MARTEN BOSSELMANN, VORSTAND DES BV PAKET UND EXPRESSLOGISTIK E. V. (BIEK)**

75 Jahre hochwertiger Journalismus – alles Gute zum Jubiläum, liebe VerkehrsRundschau! Aktuell, spannend, gut recherchiert und immer auf den Punkt gebracht – diese Attribute fallen mir als Erstes ein, wenn ich an die VerkehrsRundschau denke. Keine reißerischen Überschriften mit wenig Inhalt dahinter, sondern ausgewogene Berichterstattung mit Tiefgang. Sie ist längst viel mehr als ein wöchentliches Fachmagazin für Güterverkehr und Logistik.

E-Paper, Top-News, Podcast, Tagungen, Gala-Abend ... und das ist noch lange nicht alles, was die VerkehrsRundschau in petto hat. Mein persönlicher Favorit ist das Dossier „KEP –



Kurier-, Express-, Paketdienste“, das einmal wöchentlich über alle wichtigen Ereignisse in meiner Branche informiert. Mehr Zielgruppenorientierung kann man sich eigentlich nicht wünschen. Auch wenn ich an diverse gemeinsame Projekte denke, habe ich nur positive Erinnerungen. Im Jahr 2018 haben wir z. B. das sechsteilige BIEK-Kompendium „Zahlen, Daten, Fakten der KEP-Branche“ exklusiv in der VerkehrsRundschau veröffentlicht. Die Zusammenarbeit hat allen Beteiligten viel Spaß gemacht, und beide Seiten konnten profitieren: Die VerkehrsRundschau bekam neue interessante Zahlen aus der Paketbranche vorab und wir einen Top-Multiplikator für unsere aktuellen Erkenntnisse. Win-win!

Liebes VerkehrsRundschau-Team, das das Fachmedium zu dem gemacht hat, was es heute ist: Bleibt weiterhin so integer, neugierig, innovativ und aufgeschlossen wie bisher. Auf die nächsten 75 Jahre.

VerkehrsRundschau/Erwin Fleischmann

**MARKUS OLLIGSCHLÄGER, HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER DES BWVL**

Der BWVL gratuliert im Namen seiner Mitgliedsunternehmen ganz herzlich zum 75. Geburtstag der VerkehrsRundschau, die 1946 – drei Jahre vor Gründung der Bundesrepublik Deutschland – als seinerzeit erste Nachkriegs-Fachzeitschrift in Deutschland zum Thema motorisierter Straßenverkehr noch in „Trizonesien“ ins Leben gerufen worden war. 75 Jahre erfolgreich im sich schnell und stets wandelnden Markt zu bestehen, ist nicht vielen Printmedien geglückt. Dieser Erfolg ist der journalistischen Aktualität und Qualität der VerkehrsRundschau zu verdanken. Sie hat die Akteure des Güterverkehrs auf der Anbieter- wie auf der Nutzerseite über drei Generationen verlässlich und wegweisend begleitet: durch die auf den Zusammenbruch 1945 folgenden Jahre der Mangelwirtschaft und des Wiederaufbaus im Westen, durch die goldene Wirtschaftswunderzeit, durch spätere Rezessions- und Aufschwungphasen, durch die Wiedervereinigung und die damit verbundenen Herausforderungen. Von der streng reglementierten deutschen Verkehrsmarktordnung mit Tarifen, Kontingenten und Konzessionen hin zu einer weitgehend liberalisierten europäischen Logistikwirtschaft.

In diesem Dreivierteljahrhundert war die VerkehrsRundschau immer Sprachrohr für die Interessen der Transportwirtschaft und für ihre



VerkehrsRundschau/Jan

Leser stets Informationsdrehscheibe für das gesamte Spektrum des Gütertransports. Wer sie las, wie seit vielen Jahren die Vertreter der Mitgliedsunternehmen

des BWVL, blieb hinsichtlich der Entwicklungen des Marktgeschehens, der Verkehrspolitik und der Technik immer up to date. In diesem Sinne wünscht der BWVL der VerkehrsRundschau weiterhin „gute Fahrt“!

**DR. BERNARD KRONE, EHRENVORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER KRONE HOLDING**

75 Jahre VerkehrsRundschau – ein zuverlässiger Wegbegleiter.



Als Krone Anfang der 1970er-Jahre in den Nutzfahrzeugbau einstieg, lernten wir schnell die dazugehörige Medienlandschaft kennen. Als wöchentlich erscheinendes Fachmagazin war die VerkehrsRundschau schon damals führend. Ich erinnere mich immer wieder gerne an die erste Schlagzeile des allseits anerkannten Technikredakteurs Ted Dominica, die uns in der Branche schlagartig bekannt machte: „Krone, der Hecht im Karpfenteich“. Diesem Bonmot versuchen wir auch noch heute gerecht zu werden – nicht nur im Bereich Container-Chassis, wo wir unangefochten der Marktführer sind. In den 50 Jahren, in denen uns die VerkehrsRundschau begleitet, hat sie sich kontinuierlich weiterentwickelt und präsentiert sich heute nicht nur als gedruckte Zeitschrift, sondern auch als tagesaktuelles Online-Medium, mit Newslettern, Seminaren und renommierten Branchenveranstaltungen. Dementsprechend freuen wir uns darauf, dass die VerkehrsRundschau ihren nächsten „Praxistag Ladungssicherung“ in unserem Trailer-Forum in Werlte veranstaltet. Im Namen der Fahrzeugwerke Bernard Krone gratuliere ich der VerkehrsRundschau ganz herzlich zu ihrem 75. Geburtstag. Meine Wünsche gelten besonders dem gesamten VR-Team, das uns jederzeit zuverlässig mit frischen Informationen und aktuellen Trends aus unserer Branche versorgt.

Krone Fahrzeugwerke



Dr. Bernard Krone am Schreibtisch seines 1970 verstorbenen Vaters

**wunsch!**

Vieno/stock.adobe.com

DR. ING. DANIEL BÖHMER,  
CEO F.X. MEILLER GMBH



75 Jahre VerkehrsRundschau – das sind über sieben Jahrzehnte voll kompetenter Berichterstattung und relevanter Hintergrundinformationen zu Transport und Logistik.

Dazu gratuliere ich im Namen der gesamten Firma Meiller recht herzlich. Ein Blick in die Archive zeigt, dass dieses Jubiläum auch Zeuge für die jahrelange gute Zusammenarbeit zwischen der VerkehrsRundschau und Meiller ist. Wir wünschen anhaltenden Erfolg und freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit.

F.X. Meiller

F.X. Meiller  
war schon früh  
Anzeigen-  
kunde der VR



JENS SCHWANEN, GESCHÄFTSFÜHRER  
BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN BINNEN-  
SCHIFFFAHRT E. V. (BDB)

Die VerkehrsRundschau gehört zur wöchentlichen Pflichtlektüre, wenn man umfassend über die aktuellen Trends und Themen der Verkehrs- und Logistikbranche informiert sein will. Das betrifft nicht allein die Printausgabe, sondern vor allem auch das Online-Portal und die Newsletter, die prompt über alles Wichtige informieren. Mit Aktionen wie „Best Azubi“ leistet die VR außerdem einen wichtigen medialen Beitrag für Nachwuchsgewinnung und -förderung in einer Branche, die massiv unter dem Fachkräftemangel leidet. Bereits vor vielen Jahren hat die VR ihre Berichterstattung über Angelegenheiten der Binnenschifffahrt und der Häfen ausgebaut. Das freut die Branche, die mit ihren rund 200 Mio. Tonnen Gütern auf den deutschen Flüssen und Kanälen einen wichtigen und umweltschonenden Beitrag zur Bewältigung des Güterverkehrs leistet und sich in der VR angemessen repräsentiert fühlt. Die Berichterstattung ist stets fair. Bei der VR wird kein Gefälligkeitsjournalismus betrieben, Positionen werden gewürdigt und vom Team der kompetenten Redakteure erforderlichenfalls kritisch hinterfragt. Das ist gut so; das zeichnet ein Fachmagazin aus. Mit der Übernahme des Binnenschifffahrts-Verlags hat Springer Fachmedien sein Produktportfolio 2019 noch einmal in Richtung Schifffahrtsgewerbe erweitert. Das alles sind gute Gründe, auch vonseiten der Binnenschifffahrt und des BDB e. V. ein fröhliches „Herzlichen Glückwunsch!“ zu rufen und sich auf die nächsten gemeinsamen 75 Jahre zu freuen.



privat

ANDREAS SCHEUER MDB, BUNDESMINISTER  
FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Neuanfang: Wenn über das Jahr 1946 gesprochen wird, fällt wohl kaum ein Wort häufiger als dieses. Neun Buchstaben, die nach dem Krieg für Mut und Zuversicht, harte Arbeit und Durchhaltewillen, Pioniergeist und Zukunft standen. All das verkörpert haben die Gründer und Macher der VerkehrsRundschau um Herausgeber Heinrich Vogel. Trotz strenger Vorschriften der Alliierten, Mitarbeitermangel oder Papiernot riefen sie ihr „Mitteilungsblatt für den Straßenverkehr“ ins Leben. Das war eine enorme Leistung in schwieriger Zeit. Und es war der Grundstein für eine Erfolgsgeschichte, an der nunmehr schon seit 75 Jahren geschrieben wird. Die VerkehrsRundschau hat sich im Laufe der Jahrzehnte weiterentwickelt und ihr Spektrum erweitert. Aus einem Mittler zwischen Regierung und



Behörden auf der einen und den Transportunternehmen auf der anderen Seite ist ein wichtiges Leitmedium geworden. Es informiert und erklärt, analysiert und beleuchtet Hintergründe. Immer

aktuell, fachlich ausgezeichnet und nah an der Praxis. Für unsere Arbeit im Ministerium ist die VerkehrsRundschau sehr wertvoll, zeigt sie doch auch, was die Branche denkt und braucht. Das trägt zu gegenseitigem Verständnis und gutem Zusammenspiel bei. Beides ist nötig, um die großen Herausforderungen unserer Zeit wie etwa Klimaschutz, Digitalisierung und Pandemie bewältigen zu können. Zum besonderen Jubiläum der VerkehrsRundschau gratuliere ich ganz herzlich. Für die Zukunft wünsche ich alles Gute, viel Erfolg und weiterhin viele treue Leser.

VerkehrsRundschau/Marc-Steffen Unger

**75** Jahre

**Glückw**

**MARTIN DAUM, VORSITZENDER DES VORSTANDS DER DAIMLER TRUCK AG**

Liebe VerkehrsRundschau, unsere beiden Unternehmen verbindet ein gemeinsames Thema – ein Thema, dem wir uns mit Leib und Seele verschrieben haben: der Transport. Wir teilen die Überzeugung, dass ohne Transport nicht viel läuft auf unserer Welt, oder anders gesagt: dass Transport die Welt in Bewegung hält. Und beide Unternehmen wollen deshalb dazu beitragen, dass er funktioniert. Wir, die Daimler Truck AG, tun das seit 125 Jahren mit unseren Nutzfahrzeugen. Und Sie, die VerkehrsRundschau, sorgen seit nunmehr 75 Jahren für eine fundierte, ausgewogene Berichterstattung zu Transport und Logistik. Sie setzen sich für die Themen der Branche ein, sie kritisieren, wenn es nötig ist – und sie feiern Erfolge, Produkte und Menschen. Kurz: Sie schenken dieser schönen, wichtigen Branche seit 75 Jahren die Beachtung, die sie verdient. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum – machen Sie weiter so.



**Daimler baute schon 50 Jahre Lkw, als die VR auf den Markt kam**



Daimler AG

**ACHIM KOTZ, GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER, BPW KG**

Wer sich über technische Neuheiten, über wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie Entwicklungen informiert halten möchte, ist bei der VerkehrsRundschau und ihren inzwischen zahlreichen auch digitalen Formaten gut aufgehoben – heute wie vor 75 Jahren. Über Jahrzehnte hat sie mit zahlreichen Transport- und Herstellerunternehmen vertrauensvolle persönliche Kontakte gepflegt, die eine intensive Zusammenarbeit hervorgebracht haben. Für BPW war und ist das verbindende Element vor allem die gemeinsame Begeisterung für die Welt des Transports, für Fortschritt und für die Menschen dahinter. Sie treibt uns an, jeden Tag unser Bestes zu geben.

Auch das Engagement für den Nachwuchs liegt beiden Häusern gleichermaßen am Herzen. Mit den Ausschreibungen für „Best Azubi“ und „LogistikMasters“ fördert die VerkehrsRundschau junge Talente und bietet den vielseitigen und spannenden Berufsbildern der Transportbranche eine Bühne. Mit der Verleihung des VR Awards für besondere Ausbildungsprogramme von Unternehmen, den BPW im vergangenen Jahr entgegennehmen durfte, tragen die Verantwortlichen maßgeblich dazu bei, die



Bedeutung einer guten Ausbildung für den nachhaltigen Erfolg der Transportindustrie hervorzuheben und dem Fachkräftemangel Paroli zu bieten.

Hinter diesem Erfolg steht eine starke Mannschaft. Gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden gratulieren wir dem gesamten Team der VerkehrsRundschau ganz herzlich zum Jubiläum. Wir freuen uns auf die Fortsetzung der guten Zusammenarbeit und wünschen weiterhin viel Erfolg.

BPW KG

**ANDREAS SCHMITZ, CEO/VORSTANDSVORSITZENDER DER SCHMITZ CARGOBULL AG**

Im Namen von Schmitz Cargobull gratuliere ich der VerkehrsRundschau ganz herzlich zu 75 Jahren umfassender und qualitativ hochwertiger Berichterstattung über die Transport- und Logistikbranche. Schon sehr lange schätzen wir die engagierte Begleitung durch eine Redaktion, die ein fester Bestandteil der Branche ist und die Welt der Transportlogistik so präzise kennt. Es ist immer gut, Profis an seiner Seite zu haben!

Im Gründungsjahr der VerkehrsRundschau ging es darum, die Wirtschaft und Infrastruktur wiederherzustellen und neu aufzubauen. Schmitz Cargobull – damals Schmitz-Anhänger – hatte sich mit Produktinnovationen wie dem Schmitz-Spuraggregat bereits einen Namen gemacht, und selbstverständlich berichtete auch die VerkehrsRundschau damals darüber.

Auch heute noch gestalten die VerkehrsRundschau mit profund recherchierter Information und Schmitz Cargobull mit zuverlässigen und innovativen Produkten und Dienstleistungen die umfassende Transformation in der Branche für effizienten und nachhaltigen Güterverkehr mit. Wir freuen uns auf weitere gemeinsame Jahre und besonders auf das nächste Zusammentreffen, denn trotz allen Fortschritts, den uns die digitale Technik gebracht hat, sind es doch die menschlichen Kontakte, die Vertrauen schaffen und uns erfolgreich sein lassen.

Für die Zukunft wünschen wir Gerhard Grünig und seinem Team der VerkehrsRundschau alles, was den weiteren Erfolg sichert: Visionen, Mut und Gesundheit.



Schmitz Cargobull AG

**Andreas Schmitz mit einem VR-Titel von 1951**



**wunsch!**

Vienna/stock.adobe.com



**Hans-Christoph Seebohm (DP/CDU)<sup>1</sup>:** der erste Bundesverkehrsminister und derjenige, der am längsten im Amt war (17 Jahre).



**Georg Leber (SPD)<sup>1</sup>:** Der Leber-Plan ist heute noch ein Begriff. Der Plan sah die Verlagerung des Transports von Massengütern von der Straße auf die Bahn vor.



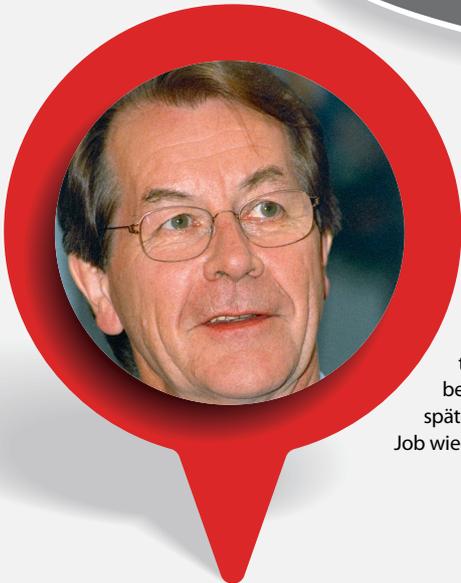
**Günther Krause (CDU)<sup>2</sup>:** Raststättenaffäre, Autobahnaffäre, Putzfrauenaffäre: Das war zu viel. Der Affären-Verkehrsminister musste 1993 zurücktreten.



**Matthias Wissmann (CDU)<sup>3</sup>:** Ausgerechnet in die Amtszeit des späteren Automobillobbyisten fiel die Bahnreform. Wobei noch heute die Experten streiten, ob diese Reform ein Erfolg war.



**Kurt Bodewig (SPD)<sup>3</sup>:** Nur zwei Jahre im Amt. Aber in seine kurze Amtszeit fällt die Lkw-Maut-Gesetzgebung.



**Franz Müntefering (SPD)<sup>4</sup>:** Der Verkehrsminister mit der zweitkürzesten Amtszeit. Am 27. Oktober 1998 übernahm er den Posten. Keine zwölf Monate später, am 17. September 1999, gab der spätere Vize-Kanzler den Job wieder ab.



**Wolfgang Tiefensee (SPD)<sup>5</sup>:** Ein eher blass geliebter Minister. Aus seiner Zeit bleibt die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in Erinnerung. Besser bekannt als VIFG und aufgegangen in der Autobahn GmbH.

### Die 19 Bundesverkehrsminister seit 1946

Name	Partei	Zeitraum
Hans-Christoph Seebohm	DP, CDU	20.9.1949 bis 30.11.1966
Georg Leber	SPD	1.12.1966 bis 7.7.1972
Lauritz Lauritzen	SPD	7.7.1972 bis 16.5.1974
Kurt Gscheidle	SPD	16.5.1974 bis 4.11.1980
Volker Hauff	SPD	6.11.1980 bis 1.10.1982
Werner Dollinger	CSU	4.10.1982 bis 12.3.1987
Jürgen Warnke	CSU	12.3.1987 bis 21.4.1989
Friedrich Zimmermann	CSU	21.4.1989 bis 18.1.1991
Günther Krause	CDU	18.1.1991 bis 13.5.1993
Matthias Wissmann	CDU	13.5.1993 bis 26.10.1998
Franz Müntefering	SPD	27.10.1998 bis 17.9.1999
Reinhard Klimmt	SPD	29.9.1999 bis 16.11.2000
Kurt Bodewig	SPD	20.11.2000 bis 22.10.2002
Manfred Stolpe	SPD	22.10.2002 bis 22.11.2005
Wolfgang Tiefensee	SPD	22.11.2005 bis 28.10.2009
Peter Ramsauer	CSU	28.10.2009 bis 17.12.2013
Alexander Dobrindt	CSU	17.12.2013 bis 24.10.2017
Christian Schmidt (kommissarisch)	CSU	24.10.2017 bis 14.3.2018
Andreas Scheuer	CSU	14.03.2018 bis heute

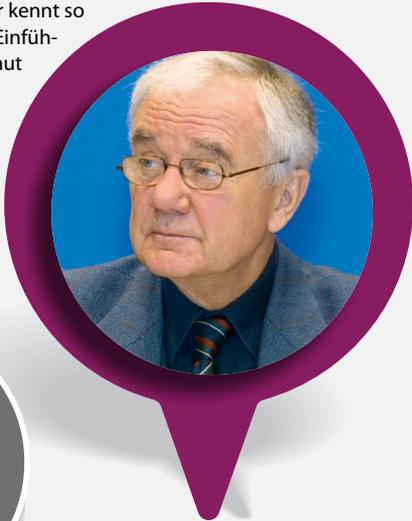
<sup>1</sup> dpa  
<sup>2</sup> Klaus Franke/dpa/picture-alliance  
<sup>3</sup> Sven Simon/dpa/picture-alliance  
<sup>4</sup> Hermann Wöstmann/dpa/picture-alliance

<sup>5</sup> David Ebener/dpa/picture-alliance  
<sup>6</sup> Jörg Carstensen/dpa/picture-alliance  
<sup>7</sup> Kay Nietfeld/dpa/picture-alliance

# Affären und Debakel

Es war längst nicht alles schlecht in den Amtszeiten der bisherigen Verkehrsminister. Aber das Amt ist mit vielen Projekten verbunden, die schon mal schiefgehen können. Da stechen Pleiten wie die um die Maut eher hervor, als wenn alles glattgeht. Eine Übersicht über fast 75 Jahre **Bundesverkehrsminister**.

**Manfred Stolpe (SPD)**<sup>3</sup>: Mit ihm ist das Mautdebakel verbunden (nicht nur der amtierende Minister kennt so etwas also). Die Einführung der Lkw-Maut musste wegen technischer Probleme um 16 Monate verschoben werden.



**19 BUNDESVERKEHRSMINISTER** hat die Republik bislang erlebt. Vom ersten Minister, Hans-Christoph Seebohm, der 1949 der erste war und sage und schreibe 17 Jahre im Amt war, bis hin zum amtierenden Minister Andreas Scheuer. Einige der Minister sind besonders in Erinnerung geblieben (siehe unsere Straße links). Franz Müntefering ist als späterer Vizekanzler vielleicht der Prominenteste unter ihnen. Aber bleibenden Eindruck hat er nicht hinterlassen, ganz im Gegenteil. Sein

Intermezzo dauerte nicht mal zwölf Monate, dann zog er den Job des SPD-Generalsekretärs vor. Damit war seine Amtszeit die kürzeste, sieht man von Christian Schmidt ab, der Verkehrsminister kommissarisch für fünf Monate war. Bemerkenswert, dass es nur drei CDU-Politiker auf diesem Posten gab. Die CSU stellte immerhin sieben Verkehrsminister und hat mehr als 20 Jahre das Ministerium geführt – die CDU hingegen nur 13 Jahre und die SPD 27 Jahre. *cd*

**Andreas Scheuer (CSU)**<sup>7</sup>: Der amtierende Bundesverkehrsminister. In der breiten Öffentlichkeit genießt er nicht den besten Ruf. Nicht zuletzt wegen der gescheiterten Pkw-Maut.



**Peter Ramsauer (CSU)**<sup>6</sup>: Mit ihm begann die zweite Ära der CSU-Bundesverkehrsminister. Sie dauert mittlerweile zwölf Jahre an.



**Der künftige Bundesverkehrsminister:** Wieder jemand von der CSU? Scheuer ist angeblich nicht abgeneigt. Die Entscheidung fällt in diesem Herbst. Voraussichtlich.



# Mut zur Innovation

Ob Fahrzeugtests, starke Onlineformate, die Etablierung renommierter Preise oder auch Nachwuchsrekrutierung: Die VerkehrsRundschau hat ihr **Angebot in den vergangenen Jahrzehnten** immer wieder mit innovativen Neuerungen ausgebaut.

## Vorhang auf für starke Marken

Welcher Nutzfahrzeughersteller und Produktdienstleister für den Fuhrpark hat das beste Image? 2002 startete die Logistik Inside, das damalige Schwesternmagazin der VerkehrsRundschau, unter Chefredaktion von Anita Würmser das allererste Image-Ranking. Seitdem befragten renommierte Marktforschungsinstitute – von Emnid über Kleffmann bis hin zum heutigen Partner Interrogare – im Auftrag der VerkehrsRundschau in schöner Regelmäßigkeit hunderte Logistik-Entscheider in Speditionen sowie in Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenem Fuhrpark zum Image und zur Bekanntheit der wichtigsten Marken in über einem Dutzend verschiedener Kategorien. Im heute zweijährigen Turnus ist die Verleihung der Image-Awards das Highlight der VerkehrsRundschau Gala, die jährlich – und hoffentlich bald wieder – im feierlichen Rahmen im Bayerischen Hof in München stattfindet.

mh



VerkehrsRundschau

## Das Trend-Magazin

Trends, Innovationen und Service-Know-how von namhaften Anbietern für die Entscheider in der Logistik: Alles das bietet jedes Jahr das Jahresheft „Who is Who Logistik“ der VerkehrsRundschau. Im Jahr 2002 erschien das Magazin zum ersten Mal und versammelt seitdem jedes Jahr aufs Neue renommierte Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, die für die Leser die wichtigsten Logistik-Trends und -Neuheiten zusammenfassen. Ergänzt wird das Standardwerk mit dem Branchen-Guide mit allen wichtigen Anbietern aus und für die Logistikbranche. eh



VerkehrsRundschau

## VR-Awards für besondere Leistungen

Ein noch vergleichsweise junger Preis der VerkehrsRundschau ist der VR-Award. Seit 2018 wird er ausgelobt und im Zweijahresturnus anlässlich der VR Gala im Bayerischen Hof in den Kategorien Ausbildung, Digitalisierung und Umweltschutz vergeben. Die Auswahl treffen drei Juries, besetzt mit den Redakteurinnen und Redakteuren der VerkehrsRundschau sowie namhaften Experten aus den genannten Themenbereichen. Teil der VR-Awards ist zudem der Publikumspreis für Transport- und Logistikunternehmen, die in den genannten Kategorien besondere Leistungen gezeigt oder eine besonders innovative Idee umgesetzt haben. Hier ist das Publikum der VR Gala am Zug: abgestimmt wird zwischen den Gängen per App. mh



VerkehrsRundschau

### Nachhaltigkeit ist Trumpf

Mit dem Green Truck und Green Van prämierten die VerkehrsRundschau und ihr Schwester-magazin Trucker im Jahr 2011 erstmals Fahrzeuge, die sich durch einen besonders geringen Verbrauch und damit auch weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen auszeichnen. Die ersten Gewinner: der MAN TGX 18.400 XLX und der Peugeot Expert. „Fuhrparkverantwortliche können erkennen, welche Nutzfahrzeuge im Praxistest ihre Umweltfreundlichkeit, aber auch ihre Wirtschaftlichkeit bewiesen haben“, urteilt Birgit Bauer, damalige Chefredakteurin der VerkehrsRundschau, die Etablierung der Umweltpreise. Daran hat sich bis heute nichts geändert: Jedes



Verlag Heinrich Vogel

Jahr prämierten VerkehrsRundschau und Trucker die Fahrzeuge, die in den umfangreichen Tests der Magazine die größte Kraftstoff-Effizienz bewiesen haben. 2016 kamen die Preise „Green Light Truck“, „Green Truck Innovation“ und „Green Truck Future Innovation“ hinzu. Hier werden insbesondere technische Lösungen gewürdigt, durch die sich Nutzfahrzeuge umweltfreundlicher betreiben lassen. mh

### Vorreiter bei Preisindizes

2005 veröffentlichte die VerkehrsRundschau (VR) erstmals einen Frachtratenindex für Lkw-Transporte. Ein damals mutiges Unterfangen. Nicht nur, weil es so etwas bis dato nicht gab. Auch deshalb, weil seitens der Güterkraftverkehrsverbände der VR für ihr Vorhaben große Skepsis entgegengebracht wurde. Es bestand die Befürchtung, dass so ein Index zum Nachteil der Transportdienstleister werden könnte. Und heute? Ist der VR-Index nicht nur etabliert, er ist auch anerkannt und gehört für viele Verlager und Dienstleister zum selbstverständlichen Werkzeug zur Analyse der aktuellen konjunkturellen Lage im Transportmarkt. Und während in den 16 Jahren seit Bestehen des VR-Index viele Indizes kamen und wieder gingen, ist der VR-Index einer der ganz wenigen, die es immer noch gibt. Womöglich liegt es auch daran, dass der VR-Index mehr als ein reiner Preisindex ist. Es werden auch Erwartungen abgefragt, Mengenentwicklungen, manchmal auch politische Einschätzungen in der Frage des Quartals und viele weitere Daten zu wichtigen Kennzahlen. cd



### Lkw-Tests mit Referenzauto



Es war der damalige Trucker-Tester Hans Georg von der Marwitz, der in Anlehnung an die Testverfahren der Industrie im Jahre 1995 auf die Idee kam, für die Lkw-Tests der VerkehrsRundschau ein Referenzauto einzusetzen. Mit im Team waren seinerzeit Oliver Willms, ehemals stellvertretender Chefredakteur der VR, und auch der jetzige Chefredakteur Gerhard Grünig, damals noch Testredakteur der VR. Während der erste Referenz-Lkw mit einer UXT-Unterflur-Sattelzugmaschine der F8-Baureihe von MAN noch ein ziemlicher Exot war, tritt aktuell ein New Actros 1845 von Mercedes-Benz gegen die Test-Lkw an. Die Vergleichbarkeit wird mit einer standardisierten, rund 350 Kilometer langen Teststrecke erreicht, die rund durch Bayern führt und damit möglichst nah am Tourenalltag ist. mh



Die Unternehmensgruppe Mezger gratuliert zu



**75 Jahre**  
unabhängiger  
Journalismus

Wir sind Premium-Partner von:





Verlag Heinrich Vogel

## Nachwuchsinitiative „Hallo, Zukunft!“

Was wäre die Logistik ohne Nachwuchs? Und vor allem: Wie kann die Branche Schülerinnen und Schüler motivieren, ihr berufliches Glück hinterm Steuer eines Lkw, als Fachkraft in einem Logistikzentrum oder in den kaufmännischen Abteilungen von Speditionen zu suchen? Dies dachten sich 2011 auch der Verlag Heinrich Vogel mit seinen Fachzeitschriften VerkehrsRundschau, Trucker und Busfahrer und riefen die Nachwuchsinitiative „Hallo, Zukunft!“ ins Leben. Seit 2019 kooperiert „Hallo, Zukunft!“ mit PROFI (Pro-Fahrer-Image e.V.), einem Verein, der sich insbesondere die BKF-Förderung auf die Fahnen geschrieben hat. Die Initiative besteht aus einer Website, einem 14-täglichen Newsletter, Facebook-Seite und schließlich dem alljährlich erscheinenden Jugendratgeber mit allen Infos rund um das Thema Karrierestart in der Logistik. *mh*

## Das Profi-Portal

Seit 2016 können VR-Abonnenten kostenfrei VerkehrsRundschau plus nutzen. „Plus heißt Lösung für Ihr Problem“, brachte es Chefredakteur Gerhard Grünig zum Start des Profi-Portals auf den Punkt. Denn mit dem neuen Angebot kamen mehr praxisnahe Hilfestellungen, schnellere und tiefergehende Informationen, exklusive Fachartikel, Expertenmeinungen, Länderinformationen sowie ein Weiterbildungsbereich für Lkw-Fahrer. Ziel ist schließlich, den Alltag in Logistikunternehmen zu vereinfachen. Kollegen und Mitarbeiter können ganz einfach eingeladen werden, Informationen teilen und in Boards per Chat über ein digitales schwarzes Brett kommunizieren. Mit dem Weiterbildungsportal Transport-Trainer werden Unternehmer dabei unterstützt, der gesetzlichen Unterweisungspflicht für Fahrer mit onlinebasierten Kursen nachzukommen – inklusive Nachschulungen. *pb*

**VR**  
plus

## Auf die Ohren

Mittlerweile gibt es die VerkehrsRundschau nicht mehr nur zum Lesen, sondern auch für die Ohren. Unsere vielleicht jüngste Innovation ist der hausgemachte Podcast „VerkehrsRundschau Funk“. Jeden Donnerstag erscheint eine neue Folge auf den gängigen Portalen. Thematisch sind kaum Grenzen gesetzt: Zu Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr und Sommer 2020 informierten wir regelmäßig über die aktuelle Lage und geltende Regeln. Abseits davon gibt es einmal wöchentlich Interviews und Fachgespräche zu allen Themen rund um Güterverkehr und Logistik. Eigentlich war einmal das erklärte Ziel, dass jede Folge nur zehn bis 15 Minuten dauert; allerdings ist es beim Podcast häufig so wie bei einem guten Gespräch: Man blickt zwischendurch mal auf die Uhr und wundert sich, wo die Zeit geblieben ist ... Übrigens gab es kürzlich auch bei unserem Podcast ein kleines Jubiläum zu feiern: Denn am 22. Juli 2021 erschien die 100. Episode von „VerkehrsRundschau Funk“. *ff*



Niyaz/Istock

## Größter Wissenswettbewerb für Logistikstudenten

Initiiert wurde Logistik Masters (LM) 2005 von der VR-Schwesterzeitschrift Logistik Inside. Das Konzept schon damals: Die Logistikstudenten mussten mehrere Bögen mit jeweils zehn Fragen ausfüllen. Wer die meisten Punkte erzielte, durfte sich als der beste Student in der Kategorie Masters oder Bachelor bezeichnen. Später ging der Wettbewerb dann über in die VR. Bis 2020 haben sich in den 15 Jahren knapp 14.000 Studierende beteiligt. Über 70 Logistikprofessoren haben den Wettbewerb

mit anspruchsvollen Masterfragen unterstützt. Aber nicht nur die Sieger wurden ausgezeichnet: Im Recruiting-Katalog wurden die besten 100 Logistikstudenten eines jeden Jahrgangs aufgelistet. Und es gab ein Hochschulranking der besten Universitäten und Hochschulen im deutschsprachigen Raum. An vielen Unis war der Wettbewerb fester Bestandteil der Ausbildung. Wer bei LM vorne mit dabei war, bekam Credits angerechnet. Mit LM hat die VR den studentischen Nachwuchs in die breite

Fachöffentlichkeit gerückt. Doch auch wenn der Wettbewerb große Beachtung fand: Leider muss LM 2021 pausieren, weil es keine Sponsoren gab, die den Wettbewerb unterstützen wollten. *cd*



VerkehrsRundschau/Matthias Pflinger

### Auf allen Kanälen unterwegs

Zum 50. Jubiläum entgegnete der damalige Chefredakteur Helmut Schneikart auf die Frage, wo die VR zur Jahrtausendwende stehen werde: „Dann ist die VR nicht mehr nur ein Fachmagazin, sondern ein Informationsträger, den der Abonnent in verschiedenen medialen Erscheinungsformen nutzen kann.“ Er sollte schnell recht behalten: Bereits 1996 startete der Verlag Heinrich Vogel mit „Transport-Web“ sein erstes Internetangebot für die Transport- und Logistikbranche, das im Jahr 2000 in verkehrsrundschau.de aufging. Damit feiern wir heute also auch das 25. Jubiläum unserer Online-Aktivitäten! Das ständig weiterentwickelte Portal bietet Entscheidungen nach wie vor Nachrichten, Hintergrundberichte und Analysen – heute natürlich responsiv am Desktop, Smartphone oder Tablet, sowie in der App. Pünktlich zur Mittagspause erscheint werktäglich der VR-Newsletter. Das breite Spektrum an Themen und Services, die hohe Usability sowie die Interaktion in sozialen Medien würdigte übrigens auch die Deutsche Fachpresse bei ihrem Preis „Fachmedium des Jahres“: Hier ging die VerkehrsRundschau 2018 in der Kategorie „Beste Website/Beste App“ als Gewinnerin vom Platz.

mh



Verkehrsrundschau/Lena Amberger

### Gesucht: die besten Azubis



Verkehrsrundschau/Kurt Bauer

Mehr als 22.500 registrierte Teilnehmer, 45 strahlende Gewinner – der Wissenswettbewerb „Best Azubi“ der VerkehrsRundschau feiert jedes Jahr neue Rekorde. Seit 2008 stellen mit „Best Azubi“ angehende Speditions- und Logistikaufleute jedes Jahr ihr Wissen unter Beweis – eine echte Herausforderung. Denn in jeder Runde gilt es, viele knifflige Fragen zu knacken. Erster Gewinner überhaupt von Best Azubi war Christoph Matthes von Panalpina Deutschland (oben in der Bildmitte). 2008 errang er mit 448 Punkten den ersten Platz und damit 5000 Euro Preisgeld. Übrigens: am 8. Oktober 2021 starten wir in die nächste Runde – zum 15. Mal!

eh

**ALLES GUTE, LIEBE VERKEHRSRUNDschau!**

Wir liefern auch in Zukunft viel Stoff für spannende Artikel. Versprochen!



Firmenchef Bernd Stohrer (o.) heute auf dem Gelände seiner Spedition; Firmengründer Adolf Stohrer (u. l.) mit seinem ersten Lkw 1932 und nach dem Krieg im Jahr 1946 (u. r.)

Spedition A. Stohrer

# Faszinierende Zeitreise mit der Spedition A. Stohrer

Typisch Mittelständler hält sich Bernd Stohrer, Inhaber der **Spedition A. Stohrer**, im Gespräch zurück. Dabei hat er viel zu erzählen: Denn seine Spedition ist schon seit 1932 erfolgreich im Markt tätig, und seit 71 Jahren liest Familie Stohrer die VerkehrsRundschau.

**IN SACHEN KARTONAGEN** kann Bernd Stohrer, Inhaber der Spedition A. Stohrer in Eschenbach – rund zehn Kilometer Luftlinie von Göppingen entfernt – kaum einer etwas vormachen. Kartonagen und Verpackungen sind sein Metier. Der 55-Jährige, der die Spedition in dritter Generation führt (siehe S. 18), weiß genau, wie viel Kartonagen in seine fünf Lkw passen und wann er sie am besten auf Tour

schicken muss, damit diese – ohne lange Wartezeiten – pünktlich an den Entlade- stellen der Empfänger ankommen. Typisch Mittelständler hält sich Stohrer aber zurück – viel Gewese um sein Geschäft will er nicht machen. Nicht einmal eine eigene Homepage weist im Internet auf die Aktivitäten seiner Spedition hin. Und hätte die VerkehrsRundschau in diesem Jahr nicht ihr 75-jähriges Jubiläum

gefeiert, wer weiß, ob wir je Stohrer begegnet wären.

## **VR-Abonnenten der ersten Stunden**

Denn mit ihren fünf eigenen Lkw, sechs Lkw-Fahrern und Aushilfen fährt die Spedition A. Stohrer, wie sehr viele kleinere Transportbetriebe hierzulande, eher unter dem Radar. Dabei sind es eben solche Unternehmen, die durch ihre pünktliche und

zuverlässige Ver- und Entsorgung von Industrie und Handel die Prozesse der Wirtschaft am Laufen halten – wengleich meist eben nicht im Rampenlicht. So aber wissen wir, dank unseres Verlags-Archivs, dass die A. Stohrer Spedition seit dem Jahr 1950, also seit nunmehr insgesamt 71 (!) Jahren, die VerkehrsRundschau bezieht und eine unserer langjährigsten Abonnenten ist! Dafür ein herzliches Dankeschön an die Familie Stohrer für ihre Treue!

**Zurück in eine Welt ohne Stapler und Netz**  
Eben in diese Zeit nimmt uns nun Bernd Stohrer mit, wenn er uns von seinem Unternehmen erzählt – zurück in eine Welt des Transports ohne Gabelstapler, Palette, Telefon, geschweige denn Internet. 1932 war es, als sein Großonkel Adolf Stohrer die Spedition gründete. Mit seinem ersten Lkw, einem Opel, holte er von Bauern in der Region die Milch ab und lieferte diese an Molkereien aus. Mit Erfolg, sein Betrieb wuchs auf drei Lkw und zwei Fahrer. Doch mit dem Zweiten Weltkrieg kam das Leid; alle Lkw der Spedition und Stohrer

selbst wurden zwangsweise von der Wehrmacht eingezogen, eine Bombe zerfetzte den linken Fuß des Unternehmers und er verlor alle seine Lkw. Oberschenkelamputiert startete er nach dem Krieg neu: mit einem Lkw, der ihm vom Staat zugeteilt worden wa. Er baute diesen auf Handkuppelung um und lieferte weiter aus: keine Milch mehr, dafür Kies und Zement – Deutschland musste wieder aufgebaut werden. Eine harte Zeit: „Er konnte ja mit einem Bein nicht richtig gehen oder stehen. Vor allem beim Be- und Entladen eines Lkws war das sehr schwierig“, weiß Stohrer aus Erzählungen seines Vaters, der die Spedition seit 1949 bis 2014 geführt hatte (Übernahme in 1972 – nach dem Tod von Adolf Stohrer), und selbst heute noch – mit 91 Jahren – zuweilen im Betrieb mitmischt. „Es war eine andere Welt. Termin- und Preisdruck gab es damals nicht“, erzählt er. Früher sei man seine Kunden nicht täglich, sondern einmal die Woche, vielleicht nur alle zwei Wochen angefahren, um die Waren abzuholen. Und mangels Gabelstapler und Paletten hätten die Leute in

**Das erste Heft**



1950 abonnierte die Spedition A. Stohrer erstmals die VerkehrsRundschau – der Titel von damals wäre für Oldtimer-Fans heute ein Genuss.

den Firmen Ketten gebildet, um die Waren vom Lkw zum Lager zu bringen und umgekehrt. „Damals schleppten die Leute, auch mein Vater, 50 Kilogramm schwere Zementsäcke. Die waren vom Brennen des Zements teilweise so heiß, dass es ihnen die Haut unter dem Hemd verbrannte.“ Bernd Stohrer drängte es dennoch ins Speditions-geschäft. So half er schon mit sechs ▶

**SEIT 75 JAHREN**

**UNSERE**

**PAUSEN-LEKTÜRE**

**DAS KRONE TEAM  
GRATULIERT ZUM  
75. JUBILÄUM!**



Jahren, die Lkw zu waschen, später auch sie zu reparieren. Mit zwölf fuhr er Gabelstapler, mit 16 machte er seine Speditionskaufmanns-Ausbildung bei der Spedition H. Wirth, mit 18 Jahren fuhr er in seiner Freizeit erste Zustell-Touren. „Damals durfte man ja mit dem Pkw-Fahrerschein noch kleinere Lkw fahren – sogar mit Anhänger.“ Sein BWL-Studium an der Fachhochschule schmiss er dagegen nach kurzer Zeit. „Schule war nie mein Ding.“ Das Lkw-Fahren dafür umso mehr: „Das war für mich die große Freiheit.“

### Ein strikt reglementierter Markt

1989 trat Stohrer in das Familienunternehmen ein, seit 2013 leitet er es – mit allen Höhen und Tiefen. So hat er noch die Zeiten erlebt, als der Straßengüterverkehr hierzulande zum Schutz der Bahn genehmigungspflichtig war und ein Transportunternehmer deshalb eine Erlaubnis im Nahverkehr, eine blaue Konzession im Bezirksfernverkehr, eine rote im Güterfernverkehr sowie eine rosa Konzession für internationale Transporte brauchte. „Das war alles strikt reglementiert“, erinnert er sich. „Die Genehmigungen wurden einem vom Regierungspräsidium zugeteilt. Kaufen konnte man die nicht.“ Selbst die Frachtraten mussten die Transportbetriebe

Blick auf das Speditions- und Lagergelände der Spedition A. Stohrer – vermutlich im Jahr 1976. Bernd Stohrer war da gerade einmal zehn Jahre alt, half aber schon damals bei seinem Vater Hans in der Spedition mit



damals auf Basis eines staatlich vorgegebenen Reichskraftwagentarifs kalkulieren und ihre Abrechnungen den Frachtenprüfstellen zur Überprüfung einreichen.

„Unternehmertum war das nicht“, räumt er im Rückblick ein. Acht Lkw mit erst drei, später vier roten Konzessionen zählte seine Spedition Anfang der Neunzigerjahre – zur Blütezeit – kurz nach der Wiedervereinigung, die für kräftigen Wirtschaftsaufschwung in Deutschland sorgte. Doch mit der Liberalisierung des Güterverkehrs in 1993 – Stichwort Fall der Konzessionen

und der Tarifbindung – kam die Wende im deutschen Transportgewerbe; auch für Stohrer. „Der Druck hat sich dadurch verschärft. Das hat die Transportbranche massiv verändert“, resümiert er. „Viele konnten ihre Transportpreise nicht kalkulieren. Das haben einige Auftraggeber ausgenutzt und versucht Druck zu machen und Niedrigpreise zu fordern.“ Und dieser Preisdruck sei auch heute noch so. „Wenn ich in München eine Abladestelle habe und in Rosenheim Rückladung bekomme“, nennt er ein Beispiel, „interessiert das keinen, wie viel Euro mich die Anfahrt kostet. Das rechnet keiner in den Preis rein.“

## Interview: 3 Fragen über die VerkehrsRundschau

### WARUM LESEN SIE DIE VERKEHRSRUNDSCHAU?

Unsere Familie abonniert die VerkehrsRundschau seit 1950, weil sie uns in unserem Geschäft als Transportunternehmer hilft. Ich kenne sie daher seit vielen Jahren. Es gibt viele Zeitschriften. Aber die VerkehrsRundschau gefällt mir am besten. Ich lese nicht jeden Artikel, aber ich blättere immer die ganze Zeitschrift durch. Dann fühle ich mich informiert.

### WAS GEFÄLLT IHNEN AN DER VR BESONDERS?

Eigentlich alles. Ich lese aber vor allem die Lkw-Tests und die Themen rund um Politik und Wirtschaft. Und natürlich interessieren mich als Unternehmer Themen wie die Lkw-Abwrackprämie, aber auch Berichte über andere Branchenunternehmen wie Deutsche Post DHL. Mich hat einer mal gefragt: Brauchst Du die VerkehrsRundschau noch? Und ich meine: Ja, die VerkehrsRundschau brauche ich. Das ist die einzige Zeitschrift, die ich mir gönne. Ich lese sie überall – zu ganz unterschiedlichen Zeiten. Manchmal lese ich sie abends im Bett. Im Smartphone lese ich das Ganze weniger – immer auf den Bildschirm starren ist anstrengend.

### WAS KÖNNTE DIE VERKEHRSRUNDSCHAU BESSER MACHEN?

Schön wäre, wenn die VerkehrsRundschau ab und zu über Lkw-Oldtimer schreiben würde, weil ich großer Oldtimer Fan bin und einen Saurer 5D Baujahr 1968 habe.



Bernd Stohrer, Inhaber der Spedition A. Stohrer

Spedition A. Stohrer

### Stohrer ist gerne sein eigener Chef

Stohrer liebt sein Geschäft trotzdem – das spürt man. „Ich fahre gerne zu unseren Kunden, die kennen ja teilweise noch meinen Vater. Vor allem bin ich gerne mein eigener Chef“, betont er. „Auch wenn ich weiß, was selbstständig heißt – also selbst und ständig.“ Natürlich mache er sich zuweilen Sorgen über das Fortbestehen seines Geschäfts, Sorgen, die ihn auch nachts begleiten. Nicht weil ihm Aufträge fehlen. Im Gegenteil: „Aufträge hätte ich genügend. Doch ich finde keine Fahrer dafür. Selbst auf Zeitungsannoncen meldet sich keiner.“ Und durch die Digitalisierung werde es nicht einfacher. „Mit dem digitalen Tachographen werden die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer noch strikter kontrolliert. Das schreckt die Leute vom Fahrerberuf ab, weil sie sich überwacht fühlen.“ Vier eigene 40-Tonner und einen 7,5-Tonner setzt Stohrer aktuell ein. „Mehr sollen es nicht mehr werden. Mir passt unsere augenblickliche Betriebsgröße“, sagt er. Denn je größer man werde, desto schwerer werde es, den Überblick darüber zu behalten. Zumal er nicht wisse, ob er in Zukunft



Spedition A. Stohrer

Bernd Stohrer und Sohn Marius (r.), der unlängst den ersten Anhänger selbst reparierte

**Spedition A. Stohrer**

Die A. Stohrer Spedition in Eschenbach wurde 1932 von Adolf Stohrer gegründet und wird heute in dritter Generation von Bernd Stohrer geführt. Das Unternehmen setzt drei 40-t-Hänger-Züge Mercedes Actros 2544, einen 40-t-Sattelzug MAN 18.460 und einen 7,5-t-MAN 8.180 ein. Die Spedition hat sich auf den Transport von Kartonagen in Süddeutschland spezialisiert. Hauptkunde ist die Schiettinger Gruppe in Göppingen und Brand/Oberpfalz.

überhaupt noch an Fahrpersonal kommt, geschweige denn, welche Auflagen sich die Politik für Transportbetriebe einfallen lässt. Schon heute sei es ja so, „dass wir in Deutschland die Auflagen und dadurch die Kosten haben – Beispiel Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz.“ Andere Länder würden dies anders regeln, fallweise

auch laxer, meint er – mit Verweis auf Osteuropa. „Mit diesen Ländern aber konkurrieren wir und dieser Wettbewerb wird immer größer. Die wissen genau, dass uns hier Fahrer fehlen und die Kabotage nicht wirklich kontrolliert wird.“ Vor diesem Hintergrund hat Bernd Stohrer nur einen Wunsch: Im Jahr 2032, das

ist in zehn Jahren, will er Jubiläum feiern. Dann ist die A. Spedition Stohrer 100 Jahre alt, er selbst ist dann 66 Jahre. Und vielleicht ist bis dahin sogar sein Sohn Marius in das Unternehmen eingestiegen, vorstellbar ist es. „Marius hat soeben mit 13 Jahren“, erzählt Stohrer stolz, „auf unserem Hof seinen ersten Anhänger repariert.“ eh





” Intelligente Disposition, ein effizientes Flottenmanagement, weniger CO<sub>2</sub> Emissionen, höhere Warensicherheit und mehr Trailer Up-Time bei gleichzeitiger Kostenreduktion als zukunfts-sichere Investition frei Haus? Mit uns sofort!









Schmitz Cargobull AG





100% SMART – serienmäßig

Telematik TrailerConnect® ist in allen Sattelcurtainsidern S.CS und Sattelkoffern S.KO jetzt serienmäßig an Bord. Für mehr Effizienz, mehr Verfügbarkeit, bessere Planbarkeit und optimierte TCO. Sie wollen wissen wie? [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)



The Trailer Company.

100-45



Verkehrsmittelbau/Erwin Fleischmann

Drei Generationen (von links):  
Otto Heinz senior mit seiner Enkelin Gloria Heinz und seinem Sohn, einer der aktuellen Geschäftsführer, Otto Heinz junior

# Erfolgsgeschichte made in Moosburg

1936 startet Josef Heinz sein Transportunternehmen mit Pferdefuhrwerken.

85 Jahre später ist die **Heinz Gruppe** ein großer und wachsender Familienbetrieb in der dritten Generation. Und ein Ende ist noch lange nicht in Sicht.

**ES IST DAS JAHR 1936.** In drei Jahren wird der Zweite Weltkrieg beginnen, in Berlin finden umstrittene Olympische Spiele statt und Deutschland spürt noch die Nachwehen der Wirtschaftskrise der 20er-Jahre. Trotz widriger Umstände ist es auch die Zeit, in der Josef Heinz aus dem bayerischen Buchhofen sein eigenes Fuhrunternehmen gründet. Die ersten Transporte von Sand und Holz führt er mit Pferdefuhrwerken durch. Drei Jahre später zieht Heinz mit seiner Familie nach Moosburg an die Isar und meldet – aus

finanziellen Gründen über seine Ehefrau – offiziell seinen Fuhrwerksbetrieb mit Pferdegespann an. Die Vierbeiner werden bald gegen vier Räder ausgetauscht und der „Blitz“ kommt zum Einsatz, ein Lkw von Opel.

#### **Vom Krieg nicht aufzuhalten**

Damit legt der Großvater des heutigen Geschäftsführers Otto Heinz junior den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Heinz Gruppe aus Moosburg. Unbeirrt vom Krieg konnte Josef Heinz den Weg für

das Unternehmen ebnen, das es heute ist: ein großer Familienbetrieb mit 550 Mitarbeitenden und einem Jahresumsatz von 100 Millionen Euro (s. Kasten). Von Pferdefuhrwerken weit entfernt, umfasst der Fuhrpark von Heinz im Jahr 2021 über 170 Spezialfahrzeuge in der Entsorgung und fünf Lkw in der Spedition. An dieser Verteilung ist die aktuelle Gewichtung der Geschäftsfelder bei Heinz gut erkennbar: Weg vom ehemals klassischen Speditions- und Transportunternehmen, wird heute der größte Teil des Umsatzes im Bereich Ent-

sorgung und Recycling generiert. Ein Drittel entfällt auf Spedition und Logistik, wobei Heinz hier inzwischen vorrangig im Bereich Lager und Umschlag tätig ist. „Wir bilden das ganze Spektrum der Logistik ab“, betont der geschäftsführende Gesellschafter Otto Heinz junior (51). Gemeinsam mit seinen beiden Cousins Eduard (51) und Josef (46) leitet er seit 2009 den Familienbetrieb. Vier bundesweit verteilte Standorte im Bereich Logistik sowie 13 regionale Standorte rund um Moosburg gehören inzwischen zum Unternehmen.

### Vom Transport zur Lagerei

Doch bis dahin war es ein langer Weg. Im Zeitraum von 1936 bis 1966 war Heinz ausschließlich im Speditionsgeschäft tätig. „Als ich 1939 in das damalige Unternehmen meines Vaters einstieg, war ich erst mal ein paar Jahre als Berufskraftfahrer tätig“, erinnert sich Otto Heinz senior, der Vater des aktuellen Geschäftsführers. Zunächst fuhr er Tankwagen – zu einer Zeit, in der Raffinerien in Städten noch nicht üblich waren. „In Gelsenkirchen gab es damals die größte Raffinerie in Deutschland. Wenn der Rhein zu wenig Wasser hatte, kam das Benzin mit den Schiffen nicht mehr nach Bayern. Wir mussten es dann Tag und Nacht herunterfahren, um die Tankstellen zu beliefern“, erzählt er. Später transportierte Otto Heinz senior vor allem Getreide von Hamburg zur ehemaligen Tivoli-Mühle nach München. „Das kam aus den USA

und diente der hiesigen Mehlevsorgung, denn wir hatten nach dem Krieg ja nichts mehr“. Auch privat eine herausfordernde Zeit für die Familie Heinz, betont der Senior: „Wir waren damals immerhin acht Kinder, die versorgt werden mussten“. Im Laufe der Zeit kamen immer mehr Kunden hinzu. 1965 nahm Heinz das erste Kühlhaus in Betrieb – auch diese Entscheidung war geprägt von den Umständen der damaligen Zeit. „Während des Eisernen Vorhangs wollte man mindestens ein halbes Jahr vorsorgen können, falls etwas passiert“, sagt der 82-Jährige. Gelagert wurden vor allem Butter und Fleisch. Nach und nach kristallisierte sich heraus, dass die Lagerung im Vergleich zur Spedition das bessere Geschäft war.

### Entsorgung als neues Geschäftsfeld

Zwischen den Jahren 1965 und 1970 kam ein neues Geschäftsfeld hinzu: die Entsorgung. „Die Gemeinde war uns gegenüber anfangs noch recht ablehnend – nach dem Motto: Unser Dreck geht euch einen Dreck an“. Doch das änderte sich bald



und die Müllentsorgung entwickelte sich zu einem vielversprechenden Business. Ein Potenzial, das Firmengründer Josef Heinz schnell erkannte. „Mein Vater war immer offen für neue Entwicklungen“, sagt Otto Heinz senior. 1969 stirbt Josef Heinz senior und eine neue Generation übernimmt die Verantwortung im Familienunternehmen: Sohn Otto senior und ▶

### Über die Heinz Gruppe

Die Heinz Gruppe ist ein großes Familienunternehmen in der dritten Generation mit Hauptsitz im bayerischen Moosburg an der Isar. 1936 gegründet, beschäftigt der Betrieb heute 550 Mitarbeitende und erwirtschaftet 100 Millionen Euro Jahresumsatz. Dieser setzt sich aus Dienstleistungen im Bereich Spedition und Logistik (ein Drittel) sowie Entsorgung und Recycling (zwei Drittel) zusammen. Jährlich transportiert Heinz im Speditions- und Logistikbereich knapp 50.000 Sendungen, im Abfallbereich über 60.000 Tonnen. Dabei kommen 170 Spezialfahrzeuge (Entsorgung) und fünf eigene Lkw (Logistik) zum Einsatz. Mit Dienstleistungen in den Bereichen Verzollung, Entladung, Verpackung, Umschlag und Auslieferung von Waren bildet das Unternehmen das ganze Spektrum der Logistik ab.

# HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

Wir gratulieren der VerkehrsRundschau zum Jubiläum und bedanken uns für die langjährige, gute und angenehme Zusammenarbeit.



MAN | Rental



vier seiner Geschwister werden Geschäftsführer. Im Laufe der Zeit verlassen zwei von ihnen den Betrieb. In den vergangenen 15 Jahren bestand die Geschäftsführung immer aus drei Familienmitgliedern. Ab 1980 geht es dann richtig los mit der Abfallentsorgung bei Heinz. 1991 führt Bayern das sogenannte „bessere Müllkonzept“ mit getrennten Systemen ein. Biotonne, gelber Sack und Co. gehen an den Start. Zeitgleich fand die zunehmende Öffnung Europas statt. „Damit stieg auch der wirtschaftliche Druck durch das osteuropäische Ausland im Speditions- und Fernverkehrsbereich“, erinnert sich Otto Heinz junior. Sein Vater und dessen Geschwister entscheiden sich deshalb, nahezu komplett auf Entsorgungsdienstleistungen zu setzen – 97 Prozent des Umsatzes entfällt damals auf diesen Bereich.

### Herausforderungen des 21. Jahrhunderts

1996 tritt Otto Heinz junior in das Unternehmen ein. In den Folgejahren kommen auch seine beiden Cousins hinzu. Als Anfang 2009 der zweite Generationenwechsel offiziell vollzogen ist, wollen Otto und Josef junior dem Speditions- und Logistikbereich neues Leben einhauchen. „Wir standen vor der Entscheidung: ganz aufgeben oder noch mal versuchen? Und als Geschäftsmann gibt man nichts auf, bevor man da nicht noch mal volle Power hineingesteckt hat“, so Otto Heinz junior. Mit Erfolg: Der Anteil von Spedition und Logistik ist wieder auf ein Drittel des Gesamtumsatzes gewachsen.

Heute muss sich die Heinz Gruppe den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts stellen. Dazu gehören Digitalisierung, Umweltschutz und Personalmangel. Für die Auftragsentwicklung etwa verwendet der Betrieb digitale Systeme, außerdem werden Apps genutzt – beispielsweise für die interne Mitarbeiterkommunikation. Wenn es um das Thema Nachhaltigkeit geht, diskutiert der Chef auch mal mit Fridays-for-Future-Aktivisten persönlich. „Heute meint jeder, er ist ein Klimaschützer, weil er auf die Straße geht und die Hand hebt. Wir tun es tatsächlich“, so der 51-Jährige. Der Hauptbeitrag des Unternehmens sei das hochwertige Verwerten des Mülls. Dabei achte man darauf, die Abfälle in regionale Anlagen zu liefern. Im kommenden Jahr will Heinz außerdem zwei vollelektrisch betriebene Müllfahrzeuge in Betrieb nehmen. Dem Personalmangel begegnet Heinz mit der Ausbildung eigener Nachwuchskräfte. Vier gingen Anfang September an den

Heute:  
Das Firmengebäude der Heinz Gruppe im Jahr 2019 in Moosburg an der Isar



Heinz Gruppe



Heinz Gruppe

Damals:  
das Wohn- und Firmengebäude der Familie Heinz in den Anfangsjahren, erbaut 1948 in Moosburg an der Isar

## Interview: 5 Fragen über die VerkehrsRundschau

### SEIT WANN SIND SIE ABONNENT?

Seit dem Jahr 1961.

### WAS VERBINDEN SIE MIT DER VERKEHRSRUNDSCHAU (VR)?

Ich kenne die VR seit meinem allerersten Tag im Familienbetrieb, sie begleitet uns seit Jahrzehnten und generationenübergreifend. Auch heute wandert die Fachzeitschrift noch von Schreibtisch zu Schreibtisch.

### WAS GEFÄLLT IHNEN AN DER VR?

Sie liefert die wichtigsten Informationen über die Speditions- und Logistikbranche kompakt zusammengefasst. Als Praktiker bekomme ich eine gute Übersicht über die Themen, die mich in meinem Arbeitsalltag in diesem Bereich betreffen.

### WAS GEFÄLLT IHNEN NICHT?

Ich würde etwas sagen, wenn ich etwas wüsste – aber mir fällt ehrlich nichts ein.

### WELCHE THEMEN WÜNSCHEN SIE SICH KÜNFTIG?

Da fallen mir vor allem zwei Schwerpunkte ein. Zum einen das Thema Digitalisierung: Was gibt es im Logistikbereich für Neuerungen? Worauf ist zu achten, etwa im Bereich Auftragsbearbeitung, Rechnungsstellung oder auch bei der Mitarbeitergewinnung? Zum anderen das Thema Klimaschutz: Wie kann man da etwa auch als kleiner Betrieb mehr machen? Denn ob man will oder nicht, das Thema wird uns verfolgen und Unternehmen müssen mithalten können.



Geschäftsführer  
Otto Heinz junior

VerkehrsRundschau/Erwin Fleischmann

Start – darunter jedoch keine Berufskraftfahrer. Die würde das Unternehmen zwar ebenfalls ausbilden, findet aber keine geeigneten Bewerber. Wie bei vielen anderen Betrieben herrscht auch bei der Besetzung ausgebildeter Fahrer Flaute. Allerdings wird einiges unternommen, um an Personal zu kommen. „Neben der Schaltung klassischer Stellenanzeigen in Tageszeitungen sind wir auch auf Social Media aktiv“, sagt Gloria Heinz. „Außerdem nehmen wir an Berufsinfotagen in Schulen teil“.

Die Tochter von Otto Heinz junior ist mittlerweile auch bereits in das Unternehmen eingestiegen und für den Bereich Marketing & Kommunikation verantwortlich. Instagram, LinkedIn, Facebook und Twitter sind ihr Terrain.

Ob sie sich auch mal die Geschäftsführung zutrauen würde? „Das ist natürlich eine große Aufgabe. Ich schnuppere erst mal in alle Bereiche hinein und mal sehen, was die Zukunft so bringt“, antwortet die 27-Jährige. Die Verantwortung müsste sie jedenfalls nicht zwingend

alleine schultern. Neben ihrem jüngeren Bruder Otto gibt es auch zwei Cousins im Teenageralter, die einen möglichen neuen Generationenwechsel bei der Heinz

Gruppe einleiten könnten. Es besteht also begründete Hoffnung, dass das Unternehmen auch noch die nächsten 85 Jahre im Familienbesitz bleibt.

5/1



Heinz Gruppe

Die drei aktuellen Geschäftsführer der Heinz Gruppe (von links): Eduard Heinz (51, Technik & Personal), Josef Heinz (46, Finanzen & IT) und Otto Heinz (51, Vertrieb)

# 75 JAHRE ERFOLGREICH UNTERWEGS!



Seit 1946 bewegt die VerkehrsRundschau die Transport- und Logistikbranche. Dazu gratuliert die Scania Deutschland GmbH ganz herzlich. Auf die Zukunft – weiter so!

# Transportgeschichte

In der Zeit seit 1946 gab es einige **Lkw-Meilensteine**, welche die Nutzfahrzeugentwicklung stark beeinflusst haben. Wir stellen eine Auswahl vor, die nach Ansicht der Redaktion wegweisend war – auch wenn mancher Irrweg dabei ist ...

**NICHT IMMER VERLIEF** die Nutzfahrzeug-Entwicklung geradlinig. In der Zeit der Rohstoffknappheit vor und nach Kriegsende war Kraftstoff rar. Holzgasanlagen sorgen dafür, dass trotzdem Transport stattfinden konnte. Auch wenn es umständlich war, Holz zu verschwelen, erfüllte der alternative Kraftstoff seinen Zweck. Auch

heute diskutieren wir wieder über alternative Kraftstoffe ...

Manche Lkw-Irrung war auch politischen Entwicklungen geschuldet. Man denke nur an Verkehrsminister Seebohm, der die Bahn aus ihrem Hintertreffen holen wollte und deshalb den Lkw in Tonnage und Länge beschnitt. Genutzt hat es am

Ende nichts, bis heute dauert der Siegeszug des Straßentransportes an. Lang-Lkw, Brennstoffzelle sowie aerodynamisch optimierte Kabinen und Trailer sind nur einige der Möglichkeiten, CO<sub>2</sub> zu sparen und den Gütertransport per Lkw effizienter zu machen. Nur wann der Lkw autonom fährt, steht noch in den Sternen.



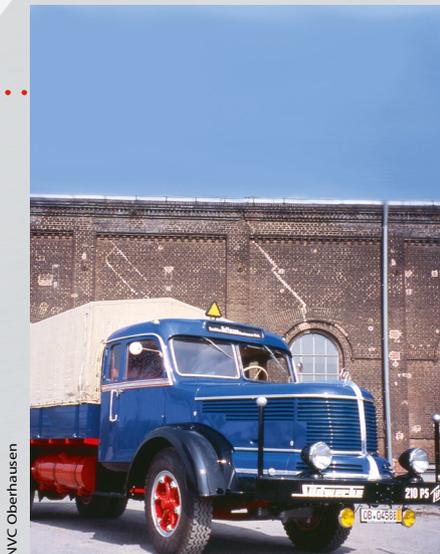
Rudi Grimmbacher/TSV Bartholomä

## 1946 Blitz & Co.

Als die VerkehrsRundschau das Licht der Welt erblickte, bestritten die ersten Fuhrunternehmen ihre Transporte mit Ex-Wehrmachtswagen wie Opel Blitz, Mercedes L-Baureihe oder US-Trucks, die von der Army ausgemustert wurden. Obwohl für Lasten gebaut, wurden auch Personen transportiert. Oft sorgte eine Holzgasanlage für Vortrieb. Nicht selten gelang der Start mit einem Lanz-Bulldog.

## 1951-54 Krupp Titan

Krupp machte mit dem Titan eine Not zur Tugend. Weil die Alliierten den Bau von großen Dieselmotoren verboten hatten – man hätte sie ja in Panzer einsetzen können ..., kombinierte der Hersteller mit den drei Ringen im Logo zwei Dreizylinder-Zweitakt-Direkteinspritzer zu einem Sechszylinder. Aufgeladen mittels Rootsgebläse leistete das insgesamt gut 8,7 Liter große Triebwerk am Schluss bis zu 210 PS. So entstand der damals stärkste Serien-Lkw, der allerdings nicht gerade ein Ausbund an Zuverlässigkeit war. Am Ende wurden nur einige hundert Einheiten des zudem recht teuren Lkw gebaut. Heute existieren wohl nur noch vier oder fünf Stück.



NVC Oberhausen

## 1969 Scania V8



Scania

Ende der Sechzigerjahre war das PS-Rennen voll entbrannt. Schuld war die Gesetzgebung, die ein Leistungsgewicht einforderte, aber auch der bloße Wunsch, den Kunden leistungsstarke Lkw anbieten zu können. 1969 lancierte Scania seinen legendären V8 mit anfangs 350 PS. Die Schweden erarbeiteten sich damit den Ruf des „King of the Road“, ein Image, das sie heute noch pflegen. Die Urversion des Achtzylinders wurde in diversen Ausbaustufen bis 2012 gebaut, am Ende mit über 500 PS. Mit dem aktuellen V8 – nur Scania bietet noch Achtzylinder an – haben sich die Schweden die Krone mit 770 PS für den leistungsstärksten Serien-Lkw zurückgeholt.

# 1977

## Colani

Verkehrsrundschau



31 Jahre nach Gründung der VR arbeiteten der damalige Test- und spätere Chefredakteur Helmut Schneikart und der Designer Luigi Colani zusammen und stellten einen revolutionären Lkw auf die Räder: Eine aerodynamisch optimierte Stromlinien-Zugmaschine auf Basis eines Fiat-Fahrgestells. Die optimierte Kombination löste viele Diskussionen aus, konnte sich aber wegen einiger praktischer Unzulänglichkeiten nicht durchsetzen – obwohl es immer wieder neue Ansätze dazu gab.

# 1973

## DAF 2800

Mit der F241-Serie setzte DAF ein erstes Zeichen, sich international bei den Fernverkehrs-Lkw in Szene zu setzen. Einstiegsmodell war der „28Hundert“ mit 280 PS, obere Abrundung der „36Hundert“. Zu den signifikanten Merkmalen gehörte die großzügige Kabine, später auch als „Space Cab“ mit Hochdach.



DAF Trucks



## WIR GRATULIEREN!

Qualität ist beständig.  
**75 Jahre Verkehrsrundschau** sind der beste Beweis dafür! Wir gratulieren Redaktion und Verlag ganz herzlich und freuen uns auf weitere Jahrzehnte hochwertiger Berichterstattung aus der Transport und Logistikbranche!  
 ‚Because we care‘



[www.koegel.com](http://www.koegel.com)



Renault Trucks

# 1990

## Renault AE

Einer der ganz wenigen, wirklich wegweisenden Lkw ist der Renault AE, später unter der Bezeichnung eines Sondermodells als „Magnum“ fortgeführt. Er war der erste Lkw, bei dem die Kabine komplett vom Motorraum abgetrennt war und quasi über dem Fahrgestell schwebte. Er darf als Begründer einer Entwicklung zählen, die später zu generell ebenen Fahrerhausböden führte. Nachteil der abgehobenen Kabine war der Lokomotiv-artige Einstieg hinter der Vorderachse und die anfangs sehr weiche Kabinenfederung. Topmodell war der Magnum 560 mit einem vom Panzer entliehenen V8-Motor, der extrem leistungsstark, aber nicht sehr sparsam war. Im der letzten Ausbaustufe, dann mit Hochdach, fand sich – nachdem die Volvo Group Trucks Renault Trucks gekauft hatte – unter der typischen Kabine – das Fahrgestell des „FH13“.

# 1987

## Volvo F16



Volvo Trucks

Den „kleinen Bruder“ F12 hatte Volvo bereits 1977 eingeführt, eine Dekade später kam das Flaggschiff F16 mit dem deutlich größeren Sechszylinder und anfangs 470 PS. Noch heute sind die Schweden dem Reihensechszylinder treu, inzwischen mit bis zu 750 PS und 3550 Nm Drehmoment. Neben dem Antrieb, später einer der ersten Vierventiler, überzeugte der Volvo vor allem durch sein „Globetrotter“-Hochdachfahrerhaus.

# 2002

## Iveco Stralis

Als Kunstmarke hatte es die Industrial Vehicle Corporation mit ihren Töchtern Unic, Fiat, OM und Magirus nicht ganz leicht, in Deutschland Fuß zu fassen. Die Vorgänger EuroStar und EuroTech wurden nicht selten als „Pizzablech“ verunglimpft. Das sollte sich mit dem 2002 eingeführten Stralis endlich ändern. Während Motoren und Getriebe schon immer einen guten Ruf genossen, bekam der anfangs in Ulm gebaute Italiener endlich auch eine vernünftige Kabine und eine ordentliche Qualität. In den letzten beiden Jahren hat sich Iveco mit der letzten Stralis-Generation sowie dem aktuellen S-Way vor allem als Pionier des Erdgasantriebs hervorgetan.

Nicht zu vergessen dient der S-Way aktuell auch als Basis für das Joint-Venture mit Nikola und dreht als Nikola Tre erste Runden als E-Truck – aktuell mit Batterie, ab 2022 dann in der Erprobung mit Brennstoffzelle.



Iveco

# 2010

## MAN Concept S

Zugegeben, wir haben den Concept S hier eingeschmuggelt. Denn ein echter Lkw ist er nicht, nur eine fahrtüchtige Studie und die moderne Interpretation des Colani-Trucks. Die Idee hinter dem Aero-Laster und seinem aerodynamisch verkleideten Krone-Auflieger war

eine signifikante Reduzierung des Luftwiderstandes – und damit ein deutlich geringerer Kraftstoffverbrauch sowie weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Er teilt das Schicksal seines 23 Jahre älteren Pendants: Die Idee wurde nie serienreif gemacht – und blieb Ausstellungsstück.



MAN Truck & Bus

# 2018

## Actros MK5



Die aktuelle Actros-Generation schafft es ins Ranking, weil es der erste Lkw ist, der teilautonom in Level 2 fahren kann. Mit Mirror-Cams statt Spiegeln und einem digitalen Cockpit zeigte er den Weg in die Zukunft auf. Als Future Truck 2025 fuhr er autonom (wenn auch nur auf abgesperrtem Gelände), als GenH2 ist er der erste Brennstoffzellen-Lkw von Mercedes, der vollelektrisch und schadstofffrei fährt.

# DRIVING YOUR FLEXIBILITY



Fahren Sie Corona davon. Nutzen Sie jetzt die flexiblen Vorteile einer Kurzzeitmiete zu den günstigen Bedingungen einer Langzeitmiete.  
**Damit Ihr Geschäft weiterfährt.**

Greiving Truck and Trailer GmbH & Co. KG | [www.greiving.com](http://www.greiving.com) | Tel.: 02571 99798-0



Seit 1995 testet die VR mit Referenz.  
Der rote 1848 ist der inzwischen  
achte Lkw der Redaktion



VerkehrsRundschau/Karel Seřma

# Mit den besten Referenzen

Seit gut 25 Jahren testet die VerkehrsRundschau mit einem **Referenz-Lkw**. Das ist aufwändig, liefert aber vergleichbare Ergebnisse für alle getesteten Fernverkehrs-Lkw. Zudem hat das Magazin einen eigenen, kleinen Trailer-Fuhrpark.

**JEDER, DER SICH MIT LKW BESCHÄFTIGT**, weiß, dass Temperaturen, Wind, Regen und diverse andere Faktoren enormen Einfluss auf den Verbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Nutzfahrzeuges haben. Aus dieser Erfahrung heraus hat das Ressort „Test-und-Technik“ von VerkehrsRundschau und dem Schwesterblatt TRUCKER schon früh darüber nachgedacht, wie man Lkw-Tests fairer und vergleichbarer machen kann.

Es war der damalige TRUCKER-Tester Hans Georg von der Marwitz, langjähriger Truck-Racer und Fahrzeugtechnik-Ingenieur, der in Anlehnung an die Testverfahren der Industrie auf die Idee kam, ein Referenzauto einzusetzen. Da er wegen seiner Rennt Transporte ohnehin über entsprechendes Equipment verfügte, kamen VR und TRUCKER zu ihrem ersten Referenz-Lkw – einem ziemlichen Exoten, genauer gesagt einer UXT Unter-

flur-Sattelzugmaschine der F8-Baureihe von MAN. Die begleitete von nun an alle Tests. Am Steuer saß stets Thomas Arzberger, ehemaliger Mitarbeiter des MAN-Fahrversuches und ein Mann, der es schaffte, auf 500 Kilometer Fahrstrecke jedes Mal nicht mehr als zehn Sekunden Zeitdifferenz hinzubekommen.

Mit im Team waren Oliver Willms, ehemals stellvertretender Chefredakteur der VR, und Gerhard Grünig, damals Testredakteur der VerkehrsRundschau.

## Neue Gesichter, identisches Prozedere

Die Rollen und Personen haben sich geändert, aber das grundsätzliche Prozedere ist bis auf Verfeinerungen gleich geblieben. Nach wie vor können wir über Verbrauchsunterschiede des Referenz-Lkw, die bedingt durch Wind, Regen, Temperatur zustande kommen, die Werte des entsprechenden Testautos korrigieren

und auf eine vergleichbare Basis heben. Um unterschiedliche Leistungsklassen sauber einordnen zu können, fahren wir mit unterschiedlich schweren Trailern von Fliegl, Krone und Schmitz Cargobull. Jedes Mal, wenn sich eine Komponente ändert, weil wir Zugmaschine oder Trai-



Je nach PS-Klasse kommen unterschiedlich schwere Trailer zum Einsatz – bis 450 PS ein Krone für 32 Tonnen ...



Zusammen sind wir 105 Jahre alt.  
Fliegl gratuliert ganz herzlich!



# 30 Jahre Fliegl Trailer Tage Lieferzeit

Bei allen Standardfahrzeugen. Unterschiedlichste Fahrzeugtypen möglich.



Fliegl Fahrzeugbau GmbH  
Oberpöllnitzer Straße 8  
D-07819 Triptis

+49 36482 830-0  
+49 36482 830-60  
triptis@fliegl.com

www.fliegl.com

ler tauschen, bedeutet das einen größeren Aufwand an Abgleichfahrten. Vor allem im Bereich Zugmaschine ist das etwa alle drei Jahre nötig, weil wir stets auf neuestes Equipment setzen. Aktuell ist es ein New Actros 1845 mit Mirror-Cams und der Fähigkeit, teilautonom zu fahren. Diese Vergleichbarkeit erlaubt unseren Lesern eine objektive Einschätzung aller auf unserer standardisierten Runde getesteten Lkw. Auch wenn wir bei den Transportern und leichten Lkw auf ein Referenzfahrzeug verzichten, so laufen auch sie alle auf stets auf den gleichen speziellen Verwendungszweck hin ausge-

suchten Testrunden. Und immer sind die Beladungssituation und das Geschwindigkeitsprofil identisch – der Fahrer natürlich auch.

**DER HOHE AUFWAND** und unsere akribische Arbeit sind wohl auch der Grund dafür, warum unsere bestens dokumentierte Lkw-Fernverkehrsrunde inzwischen als Standardstrecke für Homologationen verwendet wird. Und oftmals treten die Lkw-Hersteller im VR-Profitest bzw. dem TRUCKER-Supertest an, noch ehe sie zu anderen Magazinen fahren. Denn wer bei uns gut abschneidet, weiß, dass er auch in anderen Formaten ordentliche Leistungen erbringt. Vielleicht ist das auch der Grund, warum wir inzwischen auch Komponententests machen – alles zum Nutzen unserer Leser. gg

# 1995



Der erste Referenz-Lkw war ein Exote: ein MAN F90 UXT, eine Unterflur-Sattelzugmaschine



... Gesamtgewicht, darüber ein Fliegl für 40 Tonnen Gesamtgewicht. Referenz-Trailer ist ein Schmitz Cargobull



## Hand in Hand ...

### ... für die Branche und das seit mittlerweile einem Dreivierteljahrhundert!

Seit mittlerweile 75 Jahren können Sie regelmäßig zum Erscheinungstermin die neueste Ausgabe der VerkehrsRundschau mit wichtigen und aktuellen Informationen aus der Branche in Ihren Händen halten.

Doch wer steht eigentlich hinter der VerkehrsRundschau? Wenn Sie sich das schon lange einmal gefragt haben, hier kommt die Auflösung: Auf dem aktuellen Teamfoto lächeln Ihnen neben dem Redaktionsteam, das der-

zeit aus insgesamt 14 Redakteurinnen und Redakteuren (inklusive Chefredakteur), einer Contentmanagerin, einer Auszubildenden und einer Redaktions-Sachbearbeiterin besteht, noch weitere Personen aus den verschiedensten Abteilungen des Verlags Heinrich Vogel entgegen. Dazu gehören unter anderem das Team in der Herstellung, im digitalen Produktmanagement, die Sales-Abteilung, das Vertriebsteam, die Veranstaltungsabteilung oder der Marketingbereich. Sie alle tragen Woche für Woche und (zum

Teil) seit vielen Jahren dazu bei, dass die VerkehrsRundschau pünktlich bei Ihnen erscheint. Außerdem machen sie die VerkehrsRundschau zu dem, was sie ist: ein Fachmagazin für und aus dem Bereich Transport, Verkehr und Logistik.

Wir als Team möchten uns auf diesem Weg für Ihre Treue bedanken. Bleiben Sie uns und der VerkehrsRundschau auch weiterhin gewogen. Gleichzeitig freuen wir uns gemeinsam mit Ihnen auf viele weitere Jahre ganz im Zeichen der VerkehrsRundschau! ts

75 Jahre

verkehrs  
RUNDSCHAU



## GLÜCKWUNSCH, LIEBE VERKEHRSRUNDSCHAU!

Jeden zweiten Freitag ist bei KUBE & KUBENZ  
Lesetag – und das seit 75 Jahren. Wir gratulieren der  
Verkehrsrundschau sehr herzlich zu diesem fantastischen  
Jubiläum und freuen uns auf die nächsten Jahrzehnte rund  
um Spedition, Transport und Logistik. **Happy Birthday!**



**KUBE &  
KUBENZ** 

[www.kubekubenz.com](http://www.kubekubenz.com)

# Die Layouts der VR

In 75 Jahren hat sich die VerkehrsRundschau ganz schön gewandelt.

Nicht nur inhaltlich, sondern auch beim **Blick auf die Layouts**.

## 1946 Der Anfang

... war recht übersichtlich. Die ersten Ausgaben bestanden aus wenigen, dünnen Blatt Papier. In der hier abgebildeten zweiten Ausgabe schrieb Anton Schrickler über die rechtliche Bedeutung der Worte „Transportmittler“ und „Transportführer“ sowie über den Mangel an Ersatzteilen für Fahrzeuge aus der russischen Zone.



## 1952 Für nur ...

... 35 Pfennig konnte man die wöchentlich erscheinende und blau bedruckte VerkehrsRundschau erwerben. Zu dieser Zeit waren die Themen nicht nur auf den Güterverkehr beschränkt. Auf dem Cover dieser Ausgabe sehen Sie den Stadtnimbus „Mercedes-Benz O 3500“, der 44 Menschen transportieren konnte.



## 1964 Neues Cover

Mit dem Sprung in die 60er-Jahre fühlt sich die VerkehrsRundschau auf einmal anders an. Grund ist der Umschlag. Bei den bisherigen Ausgaben hatten alle Seiten nahezu die gleiche Papierstärke. Mittlerweile hatte die VR aber einen Einband bekommen, der fester und wertiger war. Und: Das Cover ist auf einmal grün!



## 1970 Wir sehen rot

Zur Ausgabe 42 im Jahr 1970 wechselt die VR in ein knalliges rot-orange. Anlass ist, so schreibt es der damalige Chefredakteur Kurt Liebl im Editorial, das 25-jährige Bestehen der VerkehrsRundschau. Das sei Grund genug, ein „großzügigeres Erscheinungsbild“ in „besserem Druck“ zu wählen.



# 75 Jahre ve RU

# 1981

## Bitte was?

Beseelt vom Gedanken, Farbe zu verwenden, halten mittlerweile immer mehr Zeichnungen und auch Karikaturen Einzug in die VerkehrsRundschau. Ehrlich gesagt musste man, zumindest bei dieser Ausgabe, schon genau hinschauen, um zu erkennen, ob man einen Comic oder ein Fachmagazin in den Händen hält ...

# 1972

## Sieh an!

Dürfen wir vorstellen: Dies ist wohl die erste Ausgabe der VerkehrsRundschau mit dem Farbfoto einer Person auf der Vorderseite. Ab diesem Zeitpunkt wird die VR zusehends bunter, wenngleich die allerersten Farbfotos bereits Anfang der 60er auf die Titelseite gedruckt wurden.

# 1991

## Anfang ...

... der 90er-Jahre kommt noch mehr Farbe ins Spiel. Mittlerweile werden auch erste Fotos von Reportagen nicht mehr nur schwarz-weiß abgedruckt. Absolut „in“ sind in dieser Zeit übrigens kleine Kärtchen, die ins Heft geklebt wurden. Damit konnte man sich zum Beispiel für Seminare der VR anmelden.

# 2009

## Klavierlack

Mittlerweile ist die VR ihrem heutigen Erscheinungsbild sehr nahe gekommen. Die Ausgaben erscheinen jetzt auf festem, glänzenden Papier, das sich fast ein wenig anfühlt wie eine Fernsehzeitschrift. Auch die Struktur im Inneren, von den Nachrichten bis hin zu Technikthemen, ist „damals“ schon vorhanden.

# 1996

## Jubiläum

Am 6.9.1996 erschien eine Sonderausgabe der VerkehrsRundschau. Denn in diesem Jahr durften wir unser 50-jähriges Bestehen feiern. Auf der Titelseite sind verschiedene Layouts der Vergangenheit zu sehen. Im Heft wurden Fotos von Gründer Heinrich Vogel veröffentlicht, der sich auf einem Ball als Tänzer gab.



**Verkehrs RUNDschau**

# Die Logistik in 25 Jahren

In 75 Jahren VerkehrsRundschau ist in der Branche viel passiert. Wir haben schon einmal überlegt, welche **Meilensteine zum 100. Jubiläum** gewürdigt werden könnten. Ein (nicht ganz ernst gemeinter) Blick in die Zukunft.

## Roboter als Paketboten

Der Onlineanteil im Handel beträgt mittlerweile 85 Prozent. Um diese riesige logistische Herausforderung bewältigen zu können, hat sich in der KEP-Branche der Einsatz von Zustellrobotern durchgesetzt. Im Gegensatz zu dem hier abgebildeten älteren Modell verfügen sie jetzt auch über einen Kopf. In der Bevölkerung kommen die Roboter trotz anfänglicher Vorbehalte gut an: „Der Zustellroboter ist super. Selbst wenn ich mal ein Paket für die Nachbarin annehmen muss, kann ich sichergehen, dass die KI ihr wirklich eine Benachrichtigung schickt“, freut sich Mareike H. aus M. Auch die Probleme mit von autonomen Lieferfahrzeugen zugeparkten Gehwegen haben sich erledigt: Die Zusteller sind per Flugtaxi unterwegs (siehe Würdigung Andreas Scheuer).



Ford/Tim LaBarge

## Der Vater des Flugtaxis



Anfang der 20er-Jahre dieses Jahrhunderts wurde er noch belächelt, nun erntet Flugtaxi-Visionär Andreas Scheuer (Verkehrsminister 2017-2021) endlich die Früchte für sein Lebenswerk: Schon seit einigen Jahren bringen Flugtaxis Güter und Personen flächendeckend und emissionsfrei von A nach B. Dafür wurde der CSU-Ehrenvorsitzende nun von Bundespräsidentin Luisa Neubauer mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt.

dpa/Christoph Soeder/picture-alliance

## Irdisches Flächenmangelproblem gelöst

Genügend freie Lagerflächen auf der Erde? Gibt es schon seit den 2030er-Jahren nicht mehr. Wie gut, dass Elon Musk mit seinem Unternehmen SpaceX bei der 2040 gestarteten Mondbesiedelung (der Mars war dann doch zu weit weg) auch die Bedürfnisse der Logistik mitdenkt: Neuerdings werden die globalen Lieferketten auch von dem Erdtrabant aus versorgt. Der Hub „Lunar Log I“ hat eine Kapazität von 20 Millionen Palettenstellplätzen, auf dem großzügigen Außengelände gibt es Stellplätze für 121 „Starship Freight“-Raumfähren. Jeff Bezos soll übrigens „außer sich vor Wut“ gewesen sein, als Musk den Zuschlag für „Lunar Log I“ erhielt.

## Wir gratulieren zum 75-Jährigen



# ALLES GUTES VON MUTTI!

Menschenskinder, wer hätte gedacht, dass ihr euch so gut entwickelt! Welche Mutti wäre nicht stolz auf ihren Sprössling. Obwohl Ihr schon aus dem Größten herausgewachsen seid, sind viele eurer Ideen immer wieder eine neue und spannende Herausforderung für uns.

Bleibt so wie ihr seid – am besten die nächsten 75 Jahre. In diesem Sinne wünschen wir von F&W Euch alles Liebe zu eurem Jubeltag.



FEIERN SIE MIT UNS!

# JETZT BIS ZUM 8. OKTOBER 2021 TEILNEHMEN UND GEWINNEN!

FINDEN SIE DAS HIER ABGEBILDETE GELDBÜNDEL IN  
IHREM ONLINEPORTAL DER VERKEHRSRUNDSCHAU  
UND GEWINNEN SIE BIS ZU 750 €!

#### Wie können Sie gewinnen?

1. Melden Sie sich mit Ihren persönlichen Logindaten unter [www.verkehrsrundschau-plus.de](http://www.verkehrsrundschau-plus.de) an. Falls Sie noch keinen Zugang haben, können Sie diesen mit Ihrer Abonummer kostenlos freischalten.
2. Klicken Sie sich durch VR plus und suchen Sie nach dem oben abgebildeten Geldbündel.
3. Haben Sie das Geldbündel gefunden? Klicken Sie einfach darauf und folgen den weiteren Anweisungen zur Teilnahme am Gewinnspiel.
4. Mit ein wenig Glück können Sie unseren Hauptgewinn von 750 € gewinnen oder einen von 5 Amazon-Gutscheinen im Wert von 25 €.

**1. Preis: 750 € in bar**  
**2. Preis: 5 x 1 Amazon-**  
**gutschein im Wert**  
**von 25 €**

**Jetzt teilnehmen unter [www.verkehrsrundschau-plus.de](http://www.verkehrsrundschau-plus.de)!**

Die Gewinner werden schriftlich und/oder per E-Mail benachrichtigt. Die Teilnahme am Gewinnspiel ist kostenlos. Das Los entscheidet über die Gewinnvorgabe. Mitarbeiter der Springer Fachmedien München GmbH sind von der Teilnahme ausgeschlossen genauso wie der Rechtsweg. Bei gegebenem Anlass werden wir Ihre E-Mail-Adresse nutzen, um Sie über ähnliche Waren bzw. Dienstleistungen zu informieren. Sie können dieser Nutzung jederzeit durch eine E-Mail an [vertriebsservice@springernature.com](mailto:vertriebsservice@springernature.com) oder ein Fax an 089 203 043 2100 widersprechen. Es entstehen nur Übermittlungskosten nach Basistarif. Es gelten die AGB der Springer Fachmedien München GmbH – [www.springerfachmedien-muenchen.de/agb](http://www.springerfachmedien-muenchen.de/agb)