



80 Jahre VR

Themenspezial
VerkehrsRundschau 7 | 2026



Verkehrsrundschau/Sascha Böhne

80 Jahre jung oder 80 Jahre alt?

GERADE HABE ICH NACHGESEHEN, wie hoch die statistische Lebenserwartung in Deutschland ist. Gemittelt über die Geschlechter liegt sie aktuell bei 81,2 Jahren. Als 80-Jähriger müsste man sich da fast ein wenig unwohl fühlen. Eine statistische Lebenserwartung für Fachmagazine habe ich nicht gefunden. Insofern bin ich beruhigt. Übrigens ist die älteste noch existierende deutsche Zeitung die Hildesheimer Allgemeine Zeitung (HAZ). Zum ersten Mal 1705 veröffentlicht, blickt die HAZ auf eine 321-jährige Geschichte zurück. Dagegen ist die Verkehrsrundschau mit 80 Jahren ein absoluter Jungspund.

So fühlen wir uns auch! Agil, am Puls der Zeit, als Printmagazin mit Tradition, mit unseren Online-Aktivitäten immer vorne dabei. Der Beruf des Journalisten und Redakteurs hat sich die letzten zehn Jahre enorm gewandelt. Vor allem die digitalen Möglichkeiten machen unseren Job interessant. Statt „nur“ zu schreiben, verfassen wir heute Skripts für Filme, drehen als Moderatoren Videos, sprechen mit Kollegen Podcasts ein und machen uns Gedanken, wie wir die Inhalte unseres Magazins sinnvoll und für die Leser nutz wertig online „verlängern“ können. Das Team der Verkehrsrundschau ist entsprechend seiner Aufgaben bunt auf-

gestellt und vereint eine Vielzahl von Qualitäten. Wir sind gelernte Journalisten, Ingenieure, Radiosprecher, Speditionskaufleute, Germanisten. Wir haben junge Menschen im Team und welche, die kurz vor der Rente stehen. Trotz der noch immer eher „männlichen“ Logistikbranche arbeiten viele Frauen mit großer Freude für die VR. Das bereichert sowohl die Inhalte als auch unser Team. Ich hoffe sehr, dass man den generell positiven Spirit unserem Heft auch anmerkt.

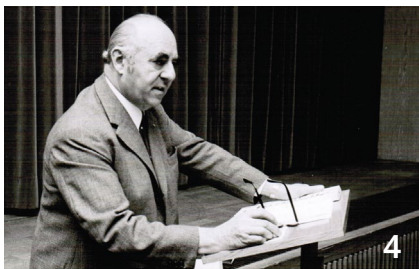
Selbst wenn wir mal nicht einer Meinung sind, dann geht es um die Frage, wie wir ein Thema im Sinne unserer Leser gut umsetzen können – und natürlich auch, ob es überhaupt ein Thema für Sie, unsere Leser und Nutzer, ist. Wann immer es unsere Zeit erlaubt, gehen wir raus in die große, bunte Logistikwelt, um zu sehen und zu hören, was Sie beschäftigt. Selbstverständlich freuen wir uns auch über Kritik, positive wie negative. An der einen erfreut man sich, an der anderen wächst man. Auch wenn wir heute ein wenig zurückblicken, so bleibt unser Blick nach vorne gerichtet.

**Viel Vergnügen bei der Lektüre
Gerhard Grünig, Chefredakteur**

Jubiläums-Spezial

80 Jahre VerkehrsRundschau
VerkehrsRundschau 7 | 2026

TECVIA Media/Verlag Heinrich Vogel



4

4 Meilensteine: Acht Jahrzehnte auf einen Blick

Pionierstart, Referenz-Tests, Indizes, Nachwuchsformate, Online-Schub: Der Zeitstrahl ordnet die wichtigsten Wendepunkte aus 80 Jahren VerkehrsRundschau-Geschichte ein

6 „Mit der Zeit gehen“ – Verbandsarbeit im Wandel

Im Interview sprechen LBT-Vorstand Stephan Doppelhammer und VR-Chefredakteur Gerhard Grünig über 80 Jahre Verbandsgeschichte, Nachwuchsarbeit, strategische Neuausrichtungen und die Bedeutung eines gemeinsamen Auftritts

8 Leserporträt: 80 Jahre Spedition Prischmann

Vom Ein-Lkw-Betrieb der Nachkriegszeit bis zum modernen 18-Fahrzeuge-Fuhrpark: Wie die VerkehrsRundschau besteht auch das Familienunternehmen Prischmann aus Hörstel, langjähriger VR-Abonnent, bereits seit 80 Jahren

12 Oldtimer vs. Hightech-Truck

Wie viel klassischer Verteiler-Lkw noch im modernen MAN steckt, zeigt der Vergleich mit dem historischen MK. Test+Technik-Redakteur Jan Burgdorf hat sich dafür selbst hinter XXL-Steuer des Oldtimers geklemmt

16 Grußworte zum Jubiläum

Stimmen aus Politik, Wirtschaft und Verbänden würdigen 80 Jahre VerkehrsRundschau – und blicken auf die Zukunft der Logistikbranche

19 VR Funk – die Stimme der Logistik

Seit Juli 2019 begleitet der Podcast VerkehrsRundschau Funk die Logistikbranche. Fundiert und nah dran an den Themen der Branche sorgen die Hosts Tabea Schulz und Christian Bonk für Orientierung zu aktuellen Markttrends

Silke Schröder



8

VerkehrsRundschau/Jan Burgdorf



12

Impressum:

Verlag: TECVIA Media GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2184

Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Jan Burgdorf, Eva Hassa, Anja Kiewitt, Tabea Schulz

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Sabine Spanner

Titelfotos: Rindi/AdobeStock.com (KI-generiert),

Montage: Sabine Spanner

Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der TECVIA Media 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.

Wendepunkte

Ein Zeitstrahl, viele Aha-Momente: von den Anfängen der VerkehrsRundschau nach dem Zweiten Weltkrieg bis hin zu den digitalen Plattformen von heute. Der rote Faden durch acht Jahrzehnte Logistikjournalismus.

mg photo/stock.adobe.com (Hintergrund); TECVIA Media Verlag Heinrich Vogel (Titelbildern); spaxia/stock.adobe.com (VHS); VerkehrsRundschau/Anja Kiewitt (80)

1946 Gründung

Der Verleger Heinrich Vogel in München hebt mit einer US-Lizenz die VerkehrsRundschau als Mitteilungsblatt für Behörden und Transportgesellschaften aus der Taufe – mit frühem Fokus auf Rechts- und Technikthemen.



1989 DDR-Report

Nach dem Mauerfall besucht die VR-Redaktion eine Expedition in der DDR und dokumentiert den Alltag im Osten in der Titelgeschichte „Bei DDR-Fuhrleuten zu Besuch“.

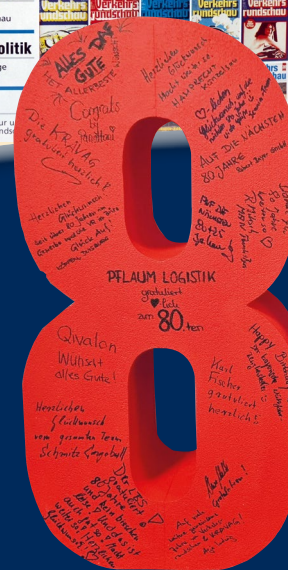
1995 Profi-Test

Einführung des VR-Referenz-Lkw-Testkonzepts mit standardisierter Testrunde. Bis heute sorgt dieses Verfahren für vergleichbare Ergebnisse im Nutzfahrzeug-Test.



1996 Bewegtbild

Zum 50. Jubiläum veröffentlicht die VR neben einer Sonderausgabe (unten) auch das Video „Verkehrs Rundshow“ auf VHS. Gefeierte wurde in München im Olympiaplatz.



Zwei „Geburtstagskinder“ unter sich: Stephan Doppelhammer, LBT, und Gerhard Grünig, VR, feiern den 80.



Mit der Zeit gehen

Der Landesverband Bayerischer Transportunternehmen (LBT) und die VerkehrsRundschau feiern ihren 80. Geburtstag. Aus diesem Anlass trafen sich Stephan Doppelhammer und Gerhard Grünig. Hier ein Auszug. Das gesamte Interview demnächst auf dem YouTube-Kanal der VR.

WIR HABEN ETWAS GEMEINSAM. WIR FEIERN BEIDE GEBURTSTAG. NICHT WIR PERSÖNLICH, ABER DER LBT UND DIE VERKEHRSRUNDSCHAU: HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH DAZU.

Herzlichen Dank für die Glückwünsche zu unserem Jubiläum, die ich sehr gerne zurückgebe.

HABT IHR DENN GEFEIERT?

Am Vormittag konnten wir mit dem bayerischen Verkehrsminister Christian Bernreiter einen hochkarätigen Redner begrüßen. Am Abend eröffnete der stellvertretende Ministerpräsident Hubert Aiwanger die Veranstaltung. Politisch waren wir damit sehr gut aufgestellt, und mit rund 270 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sind wir ebenfalls sehr zufrieden. Mit Vertretern

aus dem Verkehrs- und dem Wirtschaftsressort war genau die Kombination vor Ort, die für unsere Branche entscheidend ist – der regelmäßige Austausch ist hier unerlässlich.

STICHWORT: 80 JAHRE. MUSS SICH EIN VERBAND ANPASSEN?

Natürlich! Wir befinden uns in einem fortlaufenden Transformationsprozess. Stillstand ist keine Option. Während es im Gründungsjahr 1946 noch klare strukturelle Notwendigkeiten für eine Verbandsmitgliedschaft gab, haben sich die Rahmenbedingungen heute grundlegend verändert. Wenn wir uns als Verband nicht weiterentwickeln, verlieren wir langfristig unsere Relevanz. Das gilt im Übrigen auch für unsere Mitgliedsunternehmen:

Wer sich nicht anpasst, wird am Markt nicht bestehen.

UND WAS KONKRET ÄNDERT IHR GERADE?

Ein zentraler Punkt ist unsere Außenkommunikation. Sichtbarkeit und Transparenz sind entscheidend, um unsere Arbeit nachvollziehbar zu machen. Darüber hinaus haben wir auf der Jahreshauptversammlung unser Erscheinungsbild weiterentwickelt – aus dem LBT-Logo wurde das BGL Bayern-Logo, um die Zugehörigkeit zum Bundesverband klarer zu zeigen. Inhaltlich waren wir im vergangenen Jahr sehr aktiv: Beteiligung an über 70 Veranstaltungen, rund 200 Einsatztage im Verband und die Präsenz auf 14 Parteitagen sprechen für sich.

VERBÄNDEN WIRD NACHGESAGT, DASS SIE VOR ALLEM ÄLTERE UND ALTE MITGLIEDER HABEN.

Dieses Bild kann ich so nicht bestätigen. Es gelingt uns zunehmend, auch die jüngere Generation für den Verband zu gewinnen. In den vergangenen Jahren lag darauf nicht immer der Fokus, das haben wir bewusst geändert. Heute richten wir unsere Arbeit gezielt darauf aus, den Austausch zwischen etablierten Unternehmern und der Nachfolgenergeneration zu stärken. Ein gutes Beispiel ist unser inzwischen etabliertes Skifahr-Event, das stetig wächst und insbesondere junge Unternehmer anspricht – auch über Bayern hinaus. Das positive Feedback zeigt – jüngst mit über 60 Teilnehmer –, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind. Noch vor einigen Jahren hätte man sich nicht vorstellen können, dass wir wieder so als Gemeinschaft unterwegs sind.

ALSO GIBT'S EINEN FOKUS AUF DIE NACHWUCHSARBEIT?

Ein klares JA. Die Nachwuchsarbeit ist für uns strategisch entscheidend. Wenn wir den Kontakt zur nächsten Unternehmerngeneration verlieren, verlieren wir auch die Zukunftsfähigkeit unseres Verbandes.

UND DAZU GEHT IHR SKIFAHREN?

Auch! Das ist ein Baustein von vielen. Solche Formate schaffen eine offene, vertrauensvolle Atmosphäre, in der man

sich zunächst persönlich kennenlernt. Diese Basis ist wichtig, um anschließend auch fachlich intensiv zusammenzuarbeiten. Entscheidend ist: Der Austausch endet nicht beim Event, sondern setzt sich in der inhaltlichen Arbeit fort. Dabei erleben wir eine hohe Bereitschaft zur Mitwirkung und Unterstützung – gerade auch im Bereich Kommunikation. Positiv ist zudem, dass junge Mitglieder ihr Netzwerk aktiv erweitern und weitere Nachwuchskräfte einbinden.

IHR NENNT EUCH JETZT BGL BAYERN. DANN GIBT'S EINEN BGL SACHSEN. WAS BRINGT DIE IDEE MIT DER BGL-FAMILIE – GIBT MAN DA NICHT DIE INDIVIDUALITÄT AUF?

Innerhalb der Landesverbände wächst das Verständnis dafür, stärker als Einheit aufzutreten. Als ich vor drei Jahren zum Verband kam, hatten wir für jeden Landesverband ein eigenes Logo und unterschiedliche Auftritte und Marken erschweren die politische Wahrnehmung. Stellen Sie sich vor, der aktuelle Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Christian Bernreiter fährt zu einem Termin und es kommt die Rede auf einen Verband. Ist dann die Rede vom BGL Bayern oder BGL Sachsen, dann ist die Verbindung klar. Mit der klaren Zuordnung zur BGL-Familie schaffen wir Wiedererkennbarkeit und stärken unsere Position. Gleichzeitig bleibt die inhaltliche Arbeit der Landesverbände eigenständig. Es geht also nicht um den

Verlust von Individualität, sondern um ein gemeinsames, schlagkräftiges Auftreten nach außen.

BLEIBT DAS PROBLEM, DASS WIR AUF BUNDESEBENE (ZU) VIELE VERSCHIEDENE VERBÄNDE HABEN?

Man erkennt durchaus, dass Themen zunehmend gemeinsam adressiert werden. Gleichzeitig liegt mein Fokus klar auf der Landespolitik. Über unseren Bundesverband bringen wir unsere Themen gebündelt auch auf Bundesebene ein.

SIE SAGTEN GERADE, DASS SIE JETZT DREI JAHRE DABEI SIND. SIE KAMEN AUS EINER ANDEREN BRANCHE. WAR DAS MEHR VOR- ODER NACHTEIL?

Für mich war es klar ein Vorteil. Der Perspektivwechsel ermöglicht es, bestehende Strukturen kritisch zu hinterfragen. Zudem bringe ich Erfahrungen aus einem international tätigen Industrieunternehmen mit, in dem Entscheidungsprozesse und strategische Herangehensweisen anders geprägt sind. Diese Impulse helfen mir, neue Ansätze in die Verbandsarbeit einzubringen.

HABEN SIE DEN SCHRITT JEMALS BEREUT?

Nein. Es ist eine eigene, mitunter auch ungewöhnliche und ein bisschen eine verrückte Welt, aber genau das macht sie spannend. Die Arbeit ist abwechslungsreich und sinnstiftend – ich habe den Schritt bislang keine Sekunde bereut. *gg*

80 Jahre Kompetenz & Leidenschaft für die Transport- und Logistikbranche:

Herzlichen Glückwunsch!

Seit 80 Jahren begleitet die VerkehrsRundschau eine Branche, die ständig in Bewegung ist. Wir gratulieren herzlich zu diesem beeindruckenden Jubiläum! Auf viele weitere Jahre der Zusammenarbeit.





Feiert in diesem Jahr ihr 80-jähriges Jubiläum: die Spedition Prischmann in Hörstel – dank der Mitarbeiter erfolgreich gewachsen

80 Jahre auf Kurs

Typisch Mittelständler fliegt Rainer Schulz, Geschäftsführer der Spedition Prischmann, gerne unter dem Radar. Dabei hat er viel zu erzählen: Denn seit 80 Jahren ist das Unternehmen im Markt erfolgreich tätig, und seit 76 Jahren liest Prischmann die VerkehrsRundschau.

ALS RAINER SCHULZ, Geschäftsführer der Spedition Prischmann in Hörstel, über die Anfänge des Unternehmens spricht, fallen zuerst zwei Namen: Elfriede und Willi Prischmann. Die Gründerin und ihr Mann starteten vor genau 80 Jahren mit einem einzigen Lkw – zunächst mit Kohletransporten für einen großen Händler in Osnabrück, später mit Fahrten für das Bergwerk in Ibbenbüren.

Mit Kohletransporten ging's los

„Start war also klassisch mit einem einzigen Lkw“, erinnert er sich an das, was ihm von den Prischmann-Anfängen überliefert wurde. Dann der frühe Einschnitt: Willi Prischmann stirbt Anfang der 1970er-Jahre. Für ihn übernimmt

Schulzes Vater, der bei Prischmann seit den 1960er-Jahren als Lkw-Fahrer tätig war, sukzessive die Rolle des Firmenchefs – gemeinsam mit Elfriede Prischmann. Tagsüber Zechenfahrten, nachts Abraum, Strecken „zunächst in unserer Region, so 100 bis 130 Kilometer – zum Beispiel nach Bochum“, erzählt Schulz. Und um den Radius zu erweitern, läuft zusätzlich eine „Briefkasten“-Niederlassung in Senden im Münsterland – eine pragmatische Antwort auf die damaligen Genehmigungsregeln.

Die Rollenverteilung war typisch für die Zeit: „Elfriede Prischmann hat die klassischen Aufgaben einer Frau von damals gemacht, also zum Beispiel die Buchhaltung“, sagt Schulz. „Sie war eine Respekt einflößende Frau.“ Eben eine Unterneh-

merin der ersten Stunde, die die Firma zusammenhielt.

Die Zäsur im Jahr 1993

Der vielleicht einschneidendste Moment in der Unternehmensgeschichte der Prischmann Spedition fällt in das Jahr 1993: Da fielen die Fernverkehrsgenehmigungen weg – die begehrten Konzessionen, die vielen Transport- und Speditionsunternehmen lange Jahre Planbarkeit und Wert im Bestand gegeben hatten. „Das war damals Gold wert ... und von heute auf morgen nichts mehr“, weiß Schulz aus Gesprächen mit seinem Vater. Die bittere Bilanz: Vermögenswerte verpufften, der Wettbewerb im Transportgewerbe verschärfte sich, die Karten in der Branche wurden neu ge-

mischt. Viele Mittelständler kennen solche Momente – wenn ein regulatorischer Wechsel die Spielregeln neu schreibt und dadurch das Geschäftsmodell des Unternehmens auf den Prüfstand gestellt wird. Der Spedition Prischmann half, was das Unternehmen bis heute prägt: nüchterner Pragmatismus, harte Arbeit – und eine Philosophie, die Qualität vor Wachstum stellt.

Der Generationswechsel

Im Jahr 2000 stieg dann Rainer Schulz im Unternehmen Prischmann ein – der Jüngste von sechs Kindern. „Ich habe mich einfach nicht schnell genug aus dem Staub gemacht“, sagt er und lacht. Will heißen: Keines seiner Geschwister wollte die Firma übernehmen. Sein ältester Bruder hatte dies zwar vor und war auch schon als Lkw-Fahrer und Mechaniker im Betrieb. Allerdings verunglückte er später tragisch mit dem Motorrad.

Heute führt sein Bruder Uwe Schulz die Werkstatt, während Rainer Schulz als Geschäftsführer den Kurs setzt und unter anderem mit den Kunden die Konditionen verhandelt. Eigentlich ist er Groß- und Außenhandelskaufmann, ausgebildet im Baubeschlag-Großhandel in Rheine – ins eigene Unternehmen kam er zunächst als Fahrer. Auch Elfriede Prischmann war noch lange an Bord, „bis sie 80 Jahre alt war“, erzählt er. Dass er früh Verantwortung übernehmen musste, prägt Schulzes Unternehmensführung bis heute: bodenständig und entscheidungsstark. „Irgendwann muss ja einer mal sagen: Hier geht der Weg jetzt entlang“, erklärt er. „Ich bin ein Mensch, der aus dem Bauch heraus entscheidet. Und es wird schon ein Ergebnis herauskommen.“

Wachsen ohne Größenwahn

Heute betreibt die Prischmann Spedition 18 Lkw, ausschließlich Plansattelzüge,



Silke Schröer

„Irgendwann muss ja einer sagen: Hier geht der Weg jetzt entlang.“

Rainer Schulz,
Geschäftsführer
Prischmann Spedition

eine bewusst gewählte Unternehmensgröße. „Wir haben uns sukzessive weiterentwickelt, Schritt für Schritt“, sagt Schulz. „Qualität stand bei uns immer an erster Stelle und nicht unser Wachstum.“ Erst mit dem Umzug an den heutigen Standort nach Hörstel wurde der Fuhrpark größer – damals waren es sieben Fahrzeuge. „Dann wurden mal wieder zwei Autos zusätzlich gekauft; zwischenzeitlich waren es auch mal wieder weniger.“

Schulzes Weg ist da: Kapazität folgt Auftrag, Prozesse wachsen mit, Strukturen werden so groß wie nötig, nicht so groß wie möglich. Eine Strategie, die sich für das Unternehmen Prischmann gerade im volatilen Transportgeschäft bislang ausgezahlt hat. Schulz weiß aber auch: „Unser Unternehmen ist nur dank unserer langjährigen und sehr guten Mitar-



Silke Schröer

Prischmann: Zusammenarbeit unter anderem mit Krone im Landmaschinen-Bereich



heavy transport -
next level!



Herzlichen Glückwunsch

zu 80 Jahren Information, Power und Innovation



beiter so erfolgreich.“ Zusätzlich setzt er auf Planbarkeit durch verlässliche Partnerschaften. So organisiert die Prischmann Spedition unter anderem für das Unternehmen Krone im Landmaschinen-Bereich den Versand der Ersatzteile

aus dem Zentrallager in die Filialen, „vor allem Teil- und Komplettlösungen“. Ein Geschäft, das Zuverlässigkeit, Sorgfalt und viel Prozessdisziplin erfordert. Eigenschaften, die elementar sind, um sich im Wettbewerb erfolgreich abzuheben.

Digital – und trotzdem persönlich

Telematik ist in jedem Fahrzeug verbaut. Positionsdaten, Zustellprognosen, Monitoring – die Basis ist gesetzt. Doch bei 18 Lkw bleibt nach wie vor Nähe ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. „Bei der Größe spielt der persönliche Kontakt zu unseren Kunden eine sehr große Rolle. Wenn ein Kunde einen Lkw vermisst, nimmt er eben den Telefonhörer in die Hand.“ Die Lehre aus zwei Jahrzehnten Digitalisierung: Technik schafft Transparenz – Beziehungen schaffen Vertrauen. Gerade bei Baustellenbelieferungen, wo Pünktlichkeit und Situationskompetenz zählen.

Worüber Rainer Schulz am längsten spricht, ist der Umgang mit Lkw-Fahrern, der sich im Laufe der letzten 20 Jahre stark verändert habe und im Grunde immer schlimmer werde, so sein Eindruck: „Das ist unter aller Würde. Und je größer das Zentrallager, desto schlimmer sind in der Regel die Zustände“, kritisiert er.

Wer die Transportbranche kennt, weiß: Die Rampen-Problematik frisst Zeit und Nerven – Wartezeiten, Zeitfenster-Management, Überregulierung. Für Mittelständler mit hohem Qualitätsanspruch ist das mehr als ein Ärgernis: Es verzerrt Kosten, torpediert die Tourenplanung und vertreibt die Lkw-Fahrer. „Kein Wunder, dass es mit dem Fahrermangel immer schlimmer wird“, sagt Schulz, auch wenn es im Nahverkehr in seiner Region „noch halbwegs geht“. Im Fernverkehr dagegen „gibt es keine Menschen mehr, die das machen wollen“.

Was der Firmenchef dem mit Prischmann entgegengesetzt? Anerkennung und Anständigkeit. „Bei uns wird der Fahrer noch vernünftig behandelt ... wir behandeln unsere Mitarbeiter nicht als

Was begeistert Sie an der VerkehrsRundschau?



Silke Schröer

Rainer Schulz, Geschäftsführer der Spedition Prischmann in Hörstel

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH! IHR UNTERNEHMEN PRISCHMANN FEIERT IN DIESEM JAHR 80 JAHRE JUBILÄUM! WAS IST IHR ERFOLGSREZEPT?

Das Erfolgsrezept gibt es nicht. Wir haben uns als Unternehmen einfach sukzessive weiterentwickelt, Schritt für Schritt. Qualität stand dabei bei uns stets an erster Stelle und nicht unser Wachstum. Begonnen hat alles mit einem einzigen Lkw – zunächst mit Kohletransporten. Erst mit dem Umzug an unseren heutigen Standort in Hörstel wurde unser Fuhrpark größer. Damals hatten wir sieben Lkw. Dann wurden mal wieder zwei Lkw zusätzlich gekauft; zwischenzeitlich waren es auch mal wieder weniger. Und heute verfügen wir über insgesamt 18 eigene Lkw.

DIE SPEDITION PRISCHMANN ABONNIERT SEIT 1950 DIE VERKEHRSRUNDschau. SIE SIND DAMIT EINER UNSERER LANGJÄHRIGSTEN LESER. WAS BEGEISTERT SIE KONKRET AN UNSERER ZEITSCHRIFT?

Ich bin zwar heute Geschäftsführer. Aber zuvor habe ich etliche Jahre als Lkw-Fahrer für das Unternehmen gearbeitet. Deshalb lese ich natürlich immer zuerst die Themen rund um die Lkw-Technik. Das interessiert mich. Und natürlich lese ich auch immer gerne Artikel über andere Unternehmen, wie diese ihre Probleme lösen.

UND WAS VERMISSEN SIE BEI UNS?

Ich vermisse nicht wirklich etwas in der VerkehrsRundschau. Sie behandeln im Grunde alle Themen, die für uns wichtig sind. Ich fände es allerdings gut, wenn ab und zu aufgezeigt wird, was unsere Branche für die Wirtschaft leistet. Das hat mir zum Beispiel in Ihrem Editorial in der Ausgabe 24-25/2025 gefallen.



Silke Schröder (1); Spedition Prischmann (2-3)

1. Frauen am Lkw-Steuer? Ehrensache in der Spedition Prischmann
2. Unternehmensgründerin Elfriede Prischmann (l.) und Rainer Schulz (r., damals fünf Jahre alt) auf dem einstigen Firmengelände in den 1970er-Jahren
3. Prischmann: Mit Kohletransporten begann alles

Nummer. Wir haben hier noch keinen Mitarbeiter hängen lassen.“

Kosten, Klima, Klartext

Allerdings trifft die Kostenwelle der letzten Jahre – Mautaufschläge, Dieselpreise, Umweltafgaben – die Speditionen im Kern. E-Lkw? „Funktionieren bei festen Linien“, sagt dazu Schulz, „aber nicht, wenn jeden Tag etwas anderes auf dem Lkw ist.“ Es fehle schlichtweg die Ladeinfrastruktur, es hake an belegten Ladesäulen und die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten wollen mit dem Laden nicht immer zusammenpassen. Schulz ist aber kein Bremsler, sondern Realist: „In fünf, sechs, sieben Jahren“ könnte es anders aussehen, wenn Pkw- und Lkw-Laden flächig verfügbar sei, schätzt er. Bis dahin investiere er aber weiter in Diesel – nicht aus ideologischen, sondern aus betriebswirtschaftlichen Gründen. Für ihn sei dies, sagt er, derzeit die wirtschaftlich richtige Entscheidung, zumindest solange Technologie und Netze nicht sicher planbar seien.

Hinzu kommt, dass die deutsche Wirtschaft nach wie vor schwächelt. „Die ersten zwei Monate des Jahres 2026 waren eine Katastrophe. Schlichtweg zu wenige Aufträge“, beschreibt es Schulz. Und in-between? „Ich würde sagen: ja – es zieht leicht an. Wir wollen ja nicht immer nur schwarz sehen.“ Diese Zuversicht prägt den Kurs von Schulz: Konsequente Lkw-Auslastung, kontinuierlich hohe Service-Qualität und eine Portion gesunder Pragmatismus.

Und wie kommen die Aufträge? Meist am Vortag – mal mit drei Tagen Zustellfenster, mal taggleich dringend. Für die Spedition Prischmann bedeutet das: eine geölte Disposition, eine verlässliche Kommunikation, Fahrer, die wissen, was sie tun. Der Fuhrpark mit 18 Plansattelzügen ist kein Zufall, sondern ein gutes Stück Unternehmensstrategie: Er bietet genug Flexibilität für Baustellen und Teilpartien, genug Standardisierung für maximale Effizienz. Und welche Ziele hat sich Schulz für die Jahre 2026 und 2027 vorgenommen? Typisch Pragmati-

Daten und Fakten

1946 gründeten Elfriede und Willi Prischmann die Spedition Prischmann. Das Unternehmen startete zunächst mit einem Lkw und wickelte vor allem Kohletransporte für einen großen Händler ab. Nach dem frühen Tod von Willi Prischmann Anfang der 1970er-Jahre führte seine Frau das Unternehmen weiter. Im Jahr 2000 übernahm Rainer Schulz die Geschäftsführung des Unternehmens. Heute verfügt die Prischmann Spedition über insgesamt 18 eigene Lkw. Geschäftsfelder sind maßgeschneiderte Transportlösungen, Stückgut, Gefahrguttransporte sowie Teil- und Komplettlösungen. Das Unternehmen bietet außerdem spezialisierte Transporte für Überbreiten an und bedient als Familienbetrieb die DACH-Region mit ihren eigenen Lkw.

ker, der er ist, meint er dazu nur: „Wichtig ist, dass wir gesund bleiben. Ein bisschen Spaß darf auch dabei sein. Und natürlich wollen wir einen gut ausgelasteten Fuhrpark.“

Fazit: Schlagzeilen produzieren? Das ist nicht die Sache der Prischmann Spedition. Lieber fliegt das Unternehmen unter dem Radar. Gegründet von Elfriede Prischmann, einer Unternehmerin mit Haltung, getragen von einer Familie, die anpackt und geführt von Geschäftsführer Rainer Schulz, der klare Kante mit Menschlichkeit verbindet. 18 Lkw sind hier mehr als eine Zahl: Sie stehen für 80 Jahre Verlässlichkeit und für ein Versprechen in der Logistik: „Wir wachsen, wenn die Qualität es erlaubt – nicht umgekehrt.“ *eh*

PST/ES-E (315)
BIS ZU 60 T ACHS-
LAST IM STANDARD.

Goldhofer

WIR WÜNSCHEN DER VERKEHRS-RUNDschau ALLES GUTE ZUM JUBILÄUM!

Weitere Informationen finden Sie in der Produktbroschüre – jetzt hier herunterladen.

MADE FOR YOUR MISSION

Zurück auf Anfang

Als die ersten Ausgaben der VerkehrsRundschau erschienen, fertigte man bei MAN das Modell „MK“. 80 Jahre später treffen wir den betagten Laster-Senior noch einmal wieder und laden ihn zu einem nicht ganz ernst gemeinten Duell gegen den aktuellen MAN eTGX ein.

IST DAS WIRKLICH EIN LASTWAGEN oder doch eine Zeitkapsel? Beides scheint zuzutreffen, denn am MAN MK lässt sich eindrucksvoll erkennen, wie intensiv sich die Nutzfahrzeugtechnik in den vergangenen 80 Jahren weiterentwickelte. Allein der Einstieg in den Zehntonner beweist, wie körperlich hart der Job des Kraftfahrers damals war.

Doch der Reihe nach: Wir schreiben das Jahr 1946. In den alliierten Besatzungszonen kommt der Wiederaufbau des Landes nur zaghaft in Gang, die ersten Ausgaben

der VerkehrsRundschau sind erschienen und bei MAN in Nürnberg beginnt die Produktion des MK. Dieser ist der erste Lkw, der nach dem Zweiten Weltkrieg wieder regulär von den Bändern des Herstellers läuft. Er basiert technisch aber noch auf dem Vorgänger ML 4500.

Die Fahrertür vorsichtig öffnen!

Trotzdem galt er Ende der 1940er-Jahre als modernes Arbeitsgerät. Aus heutiger Sicht kaum zu glauben für den Autor dieses Artikels, der immerhin 32 Jahre nach

dem Oldie geboren wurde. Für ihn beginnt mit dem Griff zum Türknopf, der aus dem Vollen gefräst zu sein scheint, daher der Eintritt in eine unbekannte Lkw-Welt.

Den eine Mahnung seitens der MAN-Mitarbeiter begleitet: „Die Tür ganz vorsichtig öffnen!“ Grund für die Besorgnis sind keine ausgemergelten Scharniere, sondern eine schlichte Konstruktionschwäche des MK. Die Unterseite der Tür geht beim Öffnen nämlich auf Kollisionskurs mit dem darunter anschlie-



Gut gerüstet – mit dem Fliegl Bauprogramm



Fliegl Fahrzeugbau GmbH · Oberpöllnitzer Straße 8 · D-07819 Triptis
 ☎ +49 36482 830-0 📠 +49 36482 830-60 ✉ triptis@fliegl.com www.fliegl-trailer.de 📺 📷 📱

ßenden Kotflügel. Da wir natürlich für keine Kratzer oder gar Dellen im dicken Blech verantwortlich sein wollen, halten wir das Portal auf Sicherheitsabstand und zwingen uns mithilfe der beiden Trittstufen durch die nur knapp 70 Zentimeter schmale Öffnung. Haltegriffe gibt es keine, dafür muss das Lenkrad



Zwischen den beiden MAN liegen 80 Jahre Lkw-Entwicklung



Der Schalthebel ist ergonomisch wenig günstig platziert



Beste Ergonomie und Komfort pur im aktuellen MAN eTGX



Die Scheibenwischer werden direkt an ihren E-Motoren ein- und ausgeschaltet



Die stehende Pedalerie verlangt nach einem kräftigen Tritt und wirkt für die Ewigkeit konstruiert



Seinen Dieselvorrat führt der MK unter der Beifahrersitzbank mit

aus zeitgenössischem Bakelit erhalten. Endlich auf dem Fahrersitz Platz genommen, geht es mit der Enge allerdings erst richtig los, denn das Volant baut sich gefühlt direkt vor der Brust auf und ist zudem eigenartig zur rechten Seite hin versetzt. Entweder ist der Sitz zu weit links oder das Lenkrad zu weit rechts ... Wie auch immer, man nimmt gezwungenermaßen eine leicht schiefe Sitzposition ein – Ergonomie war Mitte der 40er-Jahre eben noch ein Fremdwort. Ebenso der Begriff Servolenkung, weshalb das „Steuerrad“ entsprechend groß ausfallen muss. Erst jetzt registrieren wir den Oldtimer-typischen Geruch nach Schmierfett und Öl, dass jedes alte Fahrzeug, egal ob Motorrad, Auto, Lkw oder Schiff, umgibt.

Zeit, für weitere Gerüche zu sorgen: Wie hatte der MAN-Mitarbeiter das nochmal erklärt? Den Handgashebel rechts neben dem Gaspedal im Fußraum ganz nach

vorne ziehen und den Zündschlüssel auf Stellung 1 zum Vorglühen (mit Stellung 2 würde man zusätzlich das Licht einschalten). Ist das erledigt, den weißen Knopf links neben dem Lenkrad drücken. Der 7,9 Liter große Reihensechszylinder orgelt sich überraschend spontan ins Leben, allerdings nicht ohne eine gehörige Grußwolke aus seinem Auspuff zu entlassen und den ganzen MK anschließend in seinem Leerlaufakt mitschwingen zu lassen.

Für bis zu 22 Tonnen zugelassen

Nach Gefühl und Gehör ist nun noch das Handgas auf ein passendes Maß zu regeln. Dann heißt es erstmal warten, bis der Kompressor den nötigen Luftdruck aufgebaut hat, damit sich der leer knapp fünf Tonnen schwere Oldie überhaupt vom Fleck rühren kann. Die Luftdruckbremse war eine der modernen Errungenschaften des MK. Die allerdings auch

nötig war. Denn, wie das gelbe Dreieck auf dem Dach verrät, scheint unser Oldie früher regelmäßig im Anhängerbetrieb unterwegs gewesen zu sein. Das durften damals sogar zwei hintereinander sein, erst bei 22 Tonnen Gesamtgewicht war regulär Schluss. Unglaublich, angesichts der gerade mal 120 PS, die der Reihenmotor auf seine Kurbelwelle wuchtet.

Heute ist der Job für den Uropa aus der MAN-eigenen Sammlung ungleich leichter, denn wir wollen nur eine kleine Runde um das Besucherzentrum des Herstellers in München/Karlsfeld drehen. Ein kräftiger Tritt aufs stehende Kupplungspedal und dann weit nach rechts unten lehnen, um den dort platzierten Schalthebel zu erreichen. Vor allem die höheren Fahrstufen des ZF-Fünfgang-Getriebes erfordern entsprechende Verrenkungen. Und zwischen den Gangwechseln immer brav mit Zwischenkuppeln arbeiten.

Das Ganze geht schon nach wenigen Minuten erstaunlich leicht von der Hand und treibt dem Autor ein breites Grinsen ins Gesicht. Der Charakter des MK sorgt ohne Frage für Spaß. Gleichfalls bei Passanten, die dem Veteranen allesamt ebenfalls mit einem Lächeln begegnen.

Der Neue kann alles besser

Wie unspektakulär ist dagegen die Fahrt im hochmodernen Gegenstück, das den MK nicht nur größenmäßig überragt. Der eTGX kann alles besser als der Oldie, bremst und lenkt butterweich und darf als Elektro-Dreiachser im Solobetrieb fünf Tonnen mehr mitnehmen als der Alte mit zwei Anhängern.

Zudem beschleunigt der, zwischen den Rahmenlängsträgern hinter der Kabine

Technische Daten im Vergleich

	MAN MK	MAN eTGX
Baujahr	1947	2026
Antriebsart	Diesel	Elektro
Motor	Reihensechszylinder	Synchron-Elektro-Motor, permanentertregt
Typ	D 1040 G2	eCD400
Hubraum	7983 cm ³	-
Leistung	88 kW (120 PS)	400 kW (544 PS)
Max. Drehmoment	431 Nm	1250 Nm
Getriebe	5-Gang, manuell	4-Gang, automatisiert
zulässiges Gesamtgewicht	10.000 kg	27.000 kg
zul. Zuggesamtgewicht	22.000 kg	42.000 kg



Der Begriff Servolenkung war 1946 noch nicht erfunden, die Armaturen und Schalter sind auf das Nötigste begrenzt

platzierte Elektromotor den aktuellen Löwen-Lkw nachdrücklich mit bis zu 400 Kilowatt (544 PS) und 1250 Newtonmeter Drehmoment in Richtung Zukunft. Und das abgasfrei sowie nahezu lautlos.

Bis 1985 im täglichen Dienst

Der MK hat da mit seinem Höchsttempo, das irgendwo bei 60 Sachen liegen dürfte, keinerlei Chance auf den Windschatten. Muss er auch nicht, seine Regelarbeitszeit ist längst erledigt. Wenn auch nicht ganz so lange, wie man denken würde. Denn unser Exemplar stand bis ins Jahr 1985 in den täglichen Diensten eines bayerischen Sägewerkes. Bis MAN-Mitarbeiter ihn dort entdeckten und ihm eine neue Heimat in der hauseigenen MAN-Sammlung schenkten. Natürlich nicht, ohne vorher eine komplette Restaurierung durchzuführen. Ob unser batterieelektrischer eTGX auch so einen beeindruckenden Lebenslauf schaffen wird? Allein angesichts unseres Wohlstandskonsumverhaltens wohl kaum zu erwarten!

jb

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

LEICHTBAU FÜR E-ZUGMASCHINEN KÖGEL LIGHT PLUS E-OPTIMIZED

- HÖHERE NUTZLAST
- RECHTSSICHERHEIT DURCH EINHALTUNG DER ACHSLASTGRENZEN
- WIRTSCHAFTLICHKEIT DURCH BESSERE FAHRZEUG-AUSLASTUNG
- OPTIMIERT FÜR EMISSIONS-FREIE ZUGMASCHINEN

80

JAHRE

VERKEHRSRUNDschau

Herzlichen Glückwunsch!



Der 7,6 Liter große Reihen-Dieselmotor leistet 120 PS



Kratzer- und Dellengefahr: Die Fahrertür stößt an den Kotflügel



Zwei Trittstufen helfen beim Einsteigen, Haltegriffe gibt es keine



Der MK trägt das Markenemblem stolz auf der Motorhaube

CHRISTIAN BERNREITER,
bayerischer Staatsminister für Wohnen,
Bau und Verkehr

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, seit 80 Jahren begleitet die VerkehrsRundschau die Logistikbranche mit fundierter Berichterstattung und klarem Blick für Entwicklungen und Zusammenhänge. Das Fachmagazin aus München ordnet ein, stößt Diskussionen an und liefert Entscheidungsgrundlagen. Dieses Jubiläum steht für 80 Jahre Vertrauen – das Vertrauen der Leserinnen und Leser, der Unternehmen und aller, die sich

täglich für den Gütertransport einsetzen. Die VerkehrsRundschau hat sich in dieser Zeit als verlässliche Stimme der Branche etabliert. Zu dieser Erfolgsgeschichte gratuliere ich Ihnen herzlich! Aktuell steht die Branche vor tiefgreifenden Veränderungen: Das Transportaufkommen wächst, zugleich steigen die Anforderungen an Infrastruktur und Klimaschutz. Um zukunftsfähig zu bleiben, müssen wir unsere Verkehrswege modern und leistungsfähig halten und den Einsatz emissionsarmer Nutzfahrzeuge deutlich voranbringen. Ebenso gilt es, den Ver-

kehrsanteil von Schiene und Wasserstraße an der Gesamtgüterverkehrsleistung weiter zu stärken. Der Freistaat Bayern wird diesen Wandel aktiv begleiten. Gemeinsam können wir die Voraussetzungen für einen effizienten und klimaverträglichen Güterverkehr schaffen. Ich bin sicher, die VerkehrsRundschau wird alle Entwicklungen aufmerksam verfolgen und wichtige Impulse setzen.



STEPHAN DOPPELHAMMER,
Hauptgeschäftsführer LBT



Herzlichen Glückwunsch zu 80 Jahren VerkehrsRundschau! Acht Jahrzehnte stehen für Beständigkeit, Kompetenz und eine beeindruckende Entwicklung in einer Branche, die sich stetig im Wandel befindet. Die VerkehrsRundschau hat es über all die Jahre hinweg geschafft, nicht nur zu berichten, sondern einzuordnen, zu begleiten und Orientierung zu geben – und genau das macht ihre besondere Stärke aus.

Kontinuierliche Nähe zur Praxis, fundierte Analysen, relevante Themen und ein klarer Blick für die Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche zeichnen das Magazin bis heute aus. Ebenso bemerkenswert ist der Mut, auch unbequeme Fragen zu stellen – nicht zuletzt durch Chefredakteur Gerhard Grünig, der der Zulieferindustrie immer wieder kritisch und konstruktiv den Spiegel vorhält. Die VerkehrsRundschau ist damit weit mehr als ein Fachmedium – sie ist eine verlässliche Stimme und ein wichtiger Impulsgeber für die gesamte Branche.

GERT KAUTETZKY,
Logistikunternehmer, Stadtallendorf

Seit acht Jahrzehnten begleitet das Magazin die Transport- und Logistikbranche mit fachlicher Kompetenz und einem guten Gespür für die Themen, die unsere Branche bewegen. Daher freut es mich umso mehr, dass ich heute der Redaktion und dem gesamten Team sehr herzlich zu diesem Jubiläum gratulieren darf.

Dieses Jubiläum freut mich besonders, weil auch unser Unternehmen auf eine ähnlich lange Geschichte zurückblickt. Über viele Jahrzehnte hinweg haben wir die Entwicklung unserer Branche mit all ihren Herausforderungen, Innovationen und Veränderungen gemeinsam erlebt. Ein wichtiger Teil dieser Entwicklung ist auch die Zusammenarbeit innerhalb der Branche, etwa in Verbänden wie der Transfrigoroute, die sich seit vielen Jahren für den temperaturgeführten Transport und den fachlichen Austausch einsetzt. Als Geschäftsführer der Kautetzky Gruppe sowie als Vorstandsvorsitzender der Transfrigoroute wünsche ich dem Magazin weiterhin viel Erfolg, spannende Themen und eine starke Zukunft.



CHRISTIAN ACH, Geschäftsführer,
Niedermaier Spedition, Landau

80 Jahre voller Leidenschaft für die Logistik. 80 Jahre voller Wissen, Hilfestellungen und wichtigen Erfahrungswerten für uns als Logistikunternehmen. Seit ich klein war und das erste Mal neben meinem Vater im Lkw gesessen bin, begleitet mich die VerkehrsRundschau. Für mich persönlich ist die VerkehrsRundschau Ratgeber für viele Themen in und rund um die Logistik- und Speditionsbranche. Mit vielen interessanten Beiträgen begeistert jede Ausgabe aufs Neue. Hier ist es mir auch ein persönliches Anliegen, einen Beitrag zu leisten. Mit unserem gemeinsamen Format der Flurförderfahrzeugtests bin ich stolz darauf, auch hier Teil der VerkehrsRundschau-Familie zu sein. Herzlichen Dank an alle Mitarbeitenden und Redakteurinnen und Redakteure für Ihr großes Engagement für unsere Branche. Ich wünsche der gesamten VerkehrsRundschau alles Gute zum Geburtstag und erfolgreiche weitere 80 Jahre.



**HUBERT HÖRNDL, Inhaber,
Hörndl Transporte, Forstinning**

Liebes Team der Verkehrsrundschau, mir ist es eine Ehre und ein Anliegen, zum 80. Geburtstag der VR ein paar Worte zu sagen.

Ich komme aus der Zeit, wo man den Postboten schon förmlich sehnsüchtig erwartete und sich riesig auf die neue Ausgabe freute. Zu der Zeit gab es kein Internet und die VR war sehr informativ und gefragt. Hier wurden

Konzessionen, Lkw-Betriebe und und und ... gehandelt.

Ich denke oft an die Zeit zurück, in der das Heft so interessant war, dass man andere Dinge zur Seite legte.

Alles Liebe, macht's weiter so Jungs und Mädels.
Euer Hubert Hörndl



privat

**SABINE LEHMANN,
Hauptgeschäftsführerin, LBS, München**



„Hier passiert etwas, dort kommt etwas auf uns zu, da sollten wir die Augen offenhalten“: In 80 informativen und analytischen Jahren hat sich die VR als Bewegungsmelder unserer Branche unverzichtbar gemacht. Mit Gespür für die Werthaltigkeit von Nachrichten und mit einer ausgesprochen kenntnisreichen Vernetzung von Informationsquellen beweist sich die Redaktion als stets verlässlicher Wegbegleiter und Entscheidungsweiser in allen Bereichen der Logistik. Aktuell in der Berichterstattung, konsequent in der Analyse, offen für Themen „am Wegesrand“, vielfältig in Formaten – von ganz kurz bis sehr ausführlich – überzeugt die Lektüre.

LBS

**ROGER SCHWARZ, Geschäftsführer,
Transfrigoroute Deutschland**

Als kompetenter Informant, Partner und Begleiter der Transportlogistikbranche 80 Jahre immer zuverlässig zu bestehen, ist ein Jubiläum, worauf man stolz sein muss! Danke, dass sich die VR stets mit den Herausforderungen des Transportalltages inklusive der spezifischen Anforderungen an die Thermologistik beschäftigt und sich nie zu schade dafür ist, den Finger in die Wunden zu legen.

Danke für das tolle Miteinander und Gratulation an das gesamte Team der VR wünscht die Transfrigoroute Deutschland – Competence Center für Thermo- und Lebensmittellogistik im BGL. So cool, so good – Roger Schwarz



Transfrigoroute

Einfach clever MIETEN!

Entdecken Sie unsere Markenvielfalt an modernen Nutzfahrzeugen zum Mieten oder Kaufen **jetzt online auf KLV.rent**



KLV.rent
Nutzfahrzeugvermietung

KLVrent GmbH & Co. KG | Gewerbestraße 11 | 83365 Nußdorf
Telefon: +49 (0) 8669 358 222 00 | Fax: +49 (0) 8669 358 222 91
E-Mail: info@klv.rent | Web: klv.rent

Herzlichen Glückwunsch!



80 verkehrs **III**
JAHRE RUNDSCHAU

ANDREAS SCHMITZ, Vorstandsvorsitzender, Schmitz Cargobull AG



Liebes Team der VR, herzlichen Glückwunsch zum 80. Jubiläum. Acht Jahrzehnte verlegerische Erfahrung und der konsequente Ausbau digitaler Formate zeigen,

dass es der VR gelungen ist, sich in einer Branche, die sich rasant verändert, mit neuen digitalen Formaten und Plattformen zu etablieren. Heute ergänzen Podcasts und Webinare sowie ein umfassendes Online-Angebot die gewachsene redaktionelle Kompetenz. Die Transportbranche insgesamt entwickelt sich in einem enormen Tempo weiter: Digitalisierung, Elektrifizierung, CO₂-Reduktion und steigende Anforderungen der Kunden bestimmen unseren Alltag. Die VR begleitet diese Entwicklungen mit einem Blick, der praxisnah und kritisch ist. Das schätze ich sehr. Danke, dass Sie unsere Branche seit 80 Jahren engagiert informieren, inspirieren und herausfordern.

Schmitz Cargobull

NINA KHANAMAN, Direktorin Kommunikation & Marketing Scania Deutschland Österreich

Zum 80. Geburtstag gratulieren wir der VerkehrsRundschau sehr herzlich. Ihr Magazin steht seit vielen Jahrzehnten für fundierte Informationen, klare Einordnung und Nähe zu den Themen der Transportbranche. Für die Zukunft wünschen wir uns, dass die Branche ihre zentrale Rolle für Wirtschaft und Gesellschaft weiter erfolgreich ausfüllt und den Wandel mit Zuversicht gestaltet. Voraussetzung dafür sind verlässliche politische Rahmenbedingungen, Investitionssicherheit und Offenheit für unterschiedliche Technologien. Für dieses besondere Jubiläum wünschen wir Ihnen und Ihrem Team weiterhin viel Erfolg und alles Gute.



Scania

GUIDO BORNING, Geschäftsführer MOLO e. V.

Zum 80-jährigen Jubiläum gratuliere ich der VerkehrsRundschau im Namen des Verbandes des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V. sowie von MOLO – Mobilität und Logistik Rheinland-Pfalz e. V. sehr herzlich. Dieses Jubiläum hat für uns eine besondere Bedeutung: Auch der VDV Rheinland e. V. blickt in diesem Jahr auf 80 Jahre Interessenvertretung für die Transport- und Logistikwirtschaft zurück. Damit verbindet uns mit der VerkehrsRundschau nicht nur eine lange gemeinsame Wegstrecke, sondern auch das gleiche Anliegen – der mittelständisch geprägten Transport- und Logistikbranche eine starke Stimme zu geben. Gerade für die vielen familiengeführten Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft in Rheinland-Pfalz ist die VerkehrsRundschau seit Jahrzehnten eine wichtige Informationsquelle und gibt Orientierung in einer Branche, die sich ständig verändert. Sie greift Themen auf, die unsere

Mitgliedsunternehmen unmittelbar betreffen, und verleiht den Herausforderungen, Sorgen und Perspektiven des Mittelstands Gehör. Über die Jahre ist so auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Redaktion, Verlag und unserem Verband gewachsen. Der regelmäßige Austausch, die Aufmerksamkeit für die Anliegen der mittelständischen Transportwirtschaft und das gemeinsame Verständnis für die Bedeutung unserer Branche prägen diese Verbindung bis heute. Für die kommenden Jahre wünschen wir der VerkehrsRundschau weiterhin journalistische Neugier, wirtschaftlichen Erfolg und gutes Gelingen dabei, die Entwicklungen unserer Branche wie gewohnt kritisch, kompetent und nah an der Praxis zu begleiten.



MOLO e. V.



Diese und weitere Grußworte in der Langfassung finden Sie auch online auf www.verkehrsrundschau.de

WILLI SCHEIDWEILER, Logistikunternehmer, Bendorf

Herzlichen Glückwunsch zum 80-jährigen Jubiläum der VerkehrsRundschau! Seit nunmehr drei Jahrzehnten bin ich treuer Leser Ihres Magazins und verfolge mit großem Interesse Ihre Berichterstattung. Ihre fundierten Beiträge liefern wertvolle Informationen und praxisnahe Ein-

blicke in die Bereiche Spedition, Transport und Logistik. Vielen Dank für Ihre stets kompetente und engagierte Arbeit – und auf viele weitere erfolgreiche Jahre als starker Partner der Logistikbranche!



privat

VR on air: Logistik-Podcast

Die VerkehrsRundschau hat sich vor sieben Jahren entschieden, nicht nur lesbar, sondern auch hörbar zu sein – mit einem hauseigenen Podcast.

UNSER BRANCHEN-PODCAST, genannt VerkehrsRundschau Funk, kurz VR Funk, begleitet die Logistik- und Transportwelt schon seit Mitte 2019. Bereits in seinen Anfangsjahren setzte der Podcast auf ein klares Konzept: komplexe Entwicklungen der Transport- und Logistikbranche verständlich, kompakt und fachlich fundiert aufzubereiten.

Der Beginn on air

Ziel war von Beginn an, Entscheiderinnen und Entscheidern sowie Praktikerrinnen und Praktikern aus Spedition, Transport, Recht, Politik und Technik ein aktuelles, journalistisch solides Audioformat zu bieten.

Mit jeder Folge sollten die wichtigsten Entwicklungen der Woche, neue Regulierungen, technologische Trends oder besondere Marktbewegungen analysiert und eingeordnet werden. Die Themen reichten schon früh von Fahrermangel über Energiekosten und politische Weichenstellungen bis hin zu E-Mobilität, Sicherheit und Digitalisierung.



Podcast-Host Tabea Schulz und Co-Host Christian Bonk bei der Aufnahme einer Folge

Neue Funk-Stimmen

Im Lauf der Zeit gewann das Format an Reichweite und Profil. Bis 2025 wurde VR Funk zu einem festen Bestandteil der redaktionellen Multikanalstrategie der VerkehrsRundschau. Im Sommer 2025 folgte ein spürbarer Entwicklungsschritt: Nach einer kurzen Pause kehrte der Podcast mit neuem Konzept, neuer Moderation und frischer Formatanmutung zurück. Seit dem Relaunch am 17. Juli 2025 sprechen die Hosts Tabea Schulz und Christian Bonk als eingespieltes Zweier-team mit Expertinnen und Experten aus allen Bereichen der Branche.

Die Modernisierung stellte den Dialog, die persönliche Einordnung und mehr journalistische Tiefe stärker in den Mittelpunkt. Dabei erscheint der Podcast

weiterhin wöchentlich – traditionell donnerstags um 15 Uhr – und beleuchtet die wichtigsten Fragen der Logistik: Mindestlohnsteigerungen und ihre Auswirkungen, Fahrermangel, CSRD-Reporting, Innovationen im E-Lkw-Segment oder Herausforderungen im Bereich Infrastruktur.

Reinschalten, mithören

Heute gilt VR Funk als eines der zentralen Audio-Formate der Logistikbranche im deutschsprachigen Raum. Mit über 300 Episoden dokumentiert der Podcast die dynamische Entwicklung eines Sektors, der wirtschaftlich wie gesellschaftlich im Fokus steht – und bleibt damit ein wichtiger Baustein der journalistischen Arbeit der VerkehrsRundschau. *ts*

NORDFROST ❄️

8 ❄️

Jahre VerkehrsRundschau.
Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!

**HAPPY BIRTHDAY
VERKEHRSRUNDSCHAU!**



80 Jahre bewegen!

Mit voller Energie in die Zukunft