

FRISCHE LOGISTIK



24. Jahrgang 2026 | Ausgabe 5/2026

**Fahrzeuge,
Aufbauten, Trailer**
Vollelektrischer Kühltransporter
für Gut Granerhof

Pape sieht batterieelektrische
LKW als »Perfect Match«

Blaupause für E-LKW-Kühltrans-
porte bei Bäko Süd-West

**Kühlhausbau und
-betrieb**

Neues Tiefkühlager für
Flammkuchen-Profi

**Kältetechnik und
Kühlmöbel**

Vorschau auf die Chillventa

Titelstory

Hochautomatisiertes
Lagersystem von SSI Schäfer
beim Fertigergerathersteller
Kokkikartano

Ihr Werbeauftritt, der das ganze Jahr wirkt

FRISCHE
LOGISTIK



IHRE MARKE 365 TAGE IM BLICK!

Der Posterkalender 2027 als Beilage in
Ausgabe 6.

Der Posterkalender im Format DIN A1 (594 mm × 841 mm)
mit Ihrer ganz individuellen Werbung wird der Ausgabe 6
der »Frischelogistik« kostenlos beigelegt.

Da bleibt Ihr Logo für Ihre Kunden das ganze Jahr über fest
im Blick. Ein perfektes Planungsinstrument und – zusammen
mit Ihrer Firmenwerbung – ein echtes Highlight in je-
dem Büro.

Er bietet viel Platz für Eintragungen und hat ein attraktives
Layout. Außerdem beinhaltet er die Termine der wichtigs-
ten Fachmessen der Branche.

**Die platzsparende Alternative zu den ganz
großen Plakatkalendern.**



Ihre Vorteile auf einen Blick

- **Weniger ist mehr!** Wenige Anzeigen stärken Ihren Auftritt,
- dafür **mehr Platz** für Ihre Termine und Eintragungen!
- Termine der **wichtigsten Fachmessen!**
- **Platzsparend** gegenüber den ganz großen Plakatkalendern.

*EINMAL BUCHEN.
EIN GANZES JAHR PRÄSENT SEIN.
JETZT PLATZ SICHERN.*



Anzeigenberatung

Manja Huget
+49 (0)5841 / 96 80 76 6
manja.huget@frischelogistik.com



www.frischelogistik.com



IN DER ZWISCHENZEIT

Manchmal sind die Produktionsabläufe einer alle zwei Monate erscheinenden Zeitschrift wie der Frischelogistik etwas eigenartig. Dieses Editorial wird zum Beispiel kurz vor dem Redaktionsschluss von Ausgabe 5/2026 Anfang September geschrieben.

Und das bedeutet, dass manche Ereignisse, die Sie jetzt zum Zeitpunkt des Lesens beschäftigen, beim Schreiben dieses Textes noch in der Zukunft liegen. Die IAA Transportation ist ein solches Ereignis, Leitmesse auch für Kühlfahrzeugbauer und natürlich ihre Zulieferer. Vielleicht sind Sie gerade mit frischen Eindrücken aus Hannover zurück, haben eventuell sogar Informationen für ganz konkrete Investitionsentscheidungen gesammelt. Auf der Jagd nach Neuigkeiten für Sie ist auch die Redaktion nach Hannover gereist – lesen können Sie davon online und auf Social Media bereits jetzt, vielleicht haben Sie auch schon eines unseres Messe-Videos gesehen. Im gedruckten Heft finden sich diese Eindrücke von der IAA aber erst in Ausgabe 6. Doch das Inhaltsverzeichnis ist auch so prall gefüllt mit Artikeln rund um das Kühlfahrzeug: Zum Beispiel über den ein eActros Gliederzug der Emmi Schweiz AG, den Mitsu-

bishi mit seinem Transportkälteaggregat TEU ausgestattet hat und der auch auf der IAA zu sehen war (siehe Seite 20). Oder über die erste Installation von Ecooltecs Transportkälteanlage TM182 auf einem Elektro-LKW bei einem deutschen Kunden, der Bako Süd-West (ab Seite 22). Auch von den Kühlfahrzeugbauern Kiesling (Seite 10) und Kress (Seite 28) gibt es Neues zu berichten – ersterer war nicht auf der IAA Transportation, letzterer schon. Und auf Seite 42 lesen Sie, wie das niederländische Unternehmen OG Clean Fuels einem Eindruck entgegentritt, den viele Besucher der IAA sicher auch bekommen haben: Die Antriebswende hin zu klimaneutralen Nutzfahrzeugen basiert nicht nur auf batterieelektrischen LKW, so der Bio-CNG-Händler, auch gasbetriebene Modelle spielen eine Rolle – und das teilweise schon für ganze Flotten.

Ein anderes Ereignis, das seit dem Verfassen dieses Texts bereits eingetreten ist, sind die Landtagswahlen in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern am 6. respektive 20. September. Gerade auf ersteres schaut das politische Deutschland mit bangem Interesse – und vielleicht auch der Eishersteller Florida Eis. Das Berliner Unternehmen hat nämlich gerade nach intensiven Planungen den Grundstein für ein neues Produktionswerk in Schönebeck im Südosten Magdeburgs gelegt (siehe Seite 44). Und einen »signifikanten Anteil« der 25 Millionen Euro Gesamtinvestition hat das Land Sachsen-Anhalt über seine Cleantech-Förderprogramme beigesteuert. Schließlich soll das Werk CO₂-neutral produzieren, unter anderem durch Photovoltaik- und Windkraftanlagen. Wie sich eine Landesregierung unter Führung der AfD auf diese Förderlandschaft und den Wirtschaftsstandort Sachsen-Anhalt generell auswirken würde, ist eine Zukunftsfrage, die sich hoffentlich auch die Wähler des Bundeslandes gestellt haben werden.

Für das hier und jetzt wünsche ich eine spannende Lektüre dieser Herbstausgabe der Frischelogistik und für die Zukunft ein Umfeld, das Innovationen fördert und nicht Ängste schürt.

Ihr

Marcus Seifrin, Chefredaktion



INHALT

Lager- und Regaltechnik

Hochautomatisiertes Lagersystem für finnischen Fertigergeräthersteller Kokkikartano	6
Wie Automatisierung Leistungsfähigkeit unter extremen Bedingungen fördern kann	18
Lagertechnik-Lösungen für den Bereich der Medikamenten- und Laborprobenlagerung.....	45

Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer

Veredelungsmetzgerei Gut Granerhof setzt auf eSprinter mit Kiesling Kühlaufbau	10
Batterieelektrische Scania-LKW im Einsatz bei Lebensmittelspediteur Pape	16
eActros Gliederzug als IAA-Star bei Mitsubishi	20
Zukunftstag Nutzfahrzeuge diskutiert Hochlauf emissionsfreier LKW	21
Bäko Süd-West fährt ersten E-LKW mit Ecooltec Transportkälteanlage in Deutschland.....	22
Coolerbox3.0 auf dem neuen Iveco eMoovy.....	28
Torlösungen für den LKW-Frachtverkehr.....	37
Wie der Trailer zum strategischen Baustein des Energiesystems werden kann	40
Klimaneutrale Logistik mit Bio-CNG	42

Messen und Veranstaltungen

Vorbericht Chillventa	32
Vorbericht BVL Supply Chain CX	38

Kältetechnik und Kühlmöbel

Warum Rivacold natürliche Kältemittel als strategischen Erfolgsfaktor sieht.....	31
Firmen auf der Chillventa	34
Neue Generation steckerfertiger TK-Schränke von Epta.....	36



6

Finnische Fertigergeräte



22

E-LKW-Kühltransport



32

Chillventa



40

Energiesystem-Baustein

Verpackung und Kennzeichnung

Hochleistungsfähige Thermohaube aus papierbasiertem Werkstoff.....14

Kühlhausbau und -betrieb

Tiefkühlager für Flammkuchen-Profi aus der Südpfalz.....12

Nagel baut »Mega-Center« in Bremen 15

Integrales System für Kalt und Warm bei Galliker..... 30

Supply Chain und Management

Routenplanung mit Reservierungsservice für eTruck-Ladepunkte 26

Batteriespeicher, Wechselrichter und Energiemanagement in einer Lösung für den LEH 46

Kooperation für einheitlichen Überblick über Standort und Zustand von Kühlwaren 47

Software

Österreichischer Milchverarbeiter führt bei Automatisierungsprojekt SAP EWM inklusive MFS ein 25

Lebensmitteltechnik und -produktion

Baustart für eine CO₂-freie Speiseeisproduktion von Florida Eis 44

Transport und Logistik

Lösungsideen für das Infrastrukturproblem Stellplatznot 29

News ab 48

Impressum 3

Inserentenverzeichnis..... 54

Bezugsquellen.....55

Fröschel Logistik..... 56

VORSCHAU

Die nächste Frischelogsistik erscheint am 27.11.2026.

Schwerpunktthemen

Qualität und Hygiene

Pharmalogistik

Fahrzeuge, Aufbauten und Trailer

Lebensmitteltechnik und -produktion

Kühltransport und -logistik

Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 06.11.2026.

IMPRESSUM

**FRISCHE
LOGISTIK** 

Frischelogsistik

Erscheinungsweise 6 x jährlich

Verlag

ERLING Verlag GmbH & Co. KG · Klein Sachau 4 · 29459 Clenze
T +49 (0) 58 44/97 11 88 0 · F +49 (0) 58 44/97 11 88 9
mail@erling-verlag.com · www.erling-verlag.com
www.frischelogsistik.com

Redaktion

Marcus Seifin · Schmiedestr. 54 · 21335 Lüneburg
T +49 (0) 41 31/26 55 22 · marcus.seifin@frischelogsistik.com

Anzeigen

Manja Huget · T. +49 (0) 58 41 / 96 80 76 6
manja.huget@frischelogsistik.com

Abonnenten Service

Nicole Schulze-Wons · T +49 (0) 58 44/97 11 88 0
nicole.schulze-wons@erling-verlag.com

Satz & Layout

Nils Helge Putzier

Bankverbindung

Commerzbank Lüchow
BIC: COBADEFF244, IBAN-Nr: DE 57258414030549031300

Anzeigentarif

z. Zt. gültig Nr. 1 vom 01.01.2026

Bezugsbedingungen Einzelpreis 12,80 € · Bezugspreis im Abonnement jährlich 58,80 € (= 9,80 € je Heft).

Bestellungen nehmen jede Buchhandlung im In- und Ausland sowie der Abonnenten-Service vom ERLING Verlag entgegen. Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, bis auf Widerruf. Kündigung des Abonnements ist 6 Wochen vor Abonnementablauf möglich.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Übersetzung, Nachdruck, Mikroverfilmung oder vergleichbare Verfahren sowie die Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen.

Mit Namen gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Recht zur Verwertung in digitalisierter Form im Wege der Vervielfältigung und Verbreitung als Offline-Datenbank (CD-ROM o. ä.) oder als Online-Datenbank mit Hilfe der Datenfernübertragung. Ein Markenzeichen kann warenzeichenrechtlich geschützt sein, auch wenn ein Hinweis auf etwa bestehende Schutzrechte fehlt.

Gender Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir die männliche Form (generisches Maskulinum), z. B. »der Besucher«.

Wir meinen immer alle Geschlechter im Sinne der Gleichbehandlung. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und ist wertfrei.

In Kooperation mit



VDKL-ENERGIEFORUM 2026 – Energie clever einkaufen

Strompreise, Märkte, Strategien: Energie bleibt ein entscheidender Kostenfaktor in der Kühl- und Tiefkühllogistik. Beim VDKL-ENERGIEFORUM am 21. Oktober 2026 erhalten Kühl- und Tiefkühlunternehmen neue Informationen über aktuelle Marktentwicklungen. Die Themen sind u. a.:

- Spot- & Terminmarkt (Strom, Erdgas, CO₂)
Wie ist der Stand? Wie geht es weiter?
Das Markt-Update für Ihre Energiebeschaffung.
- Die Netzentgeltreform 2027
Neue Regeln, neue Kosten
Was jetzt auf die Kühllogistik zukommt
- Batteriespeicher: Teurer Trend oder doch Must have?
Was man als Kühlhaus jetzt wissen muss



Termin:
21. Oktober 2026
10:00–11:30 Uhr, Online

Jetzt vormerken! Die Teilnahme ist für VDKL-Mitglieder unentgeltlich.

Für Nicht-Mitglieder beträgt die Teilnahmegebühr EUR 190,- zzgl. MwSt. Die Einladung sowie die Anmelde-möglichkeit finden Sie auf der VDKL-Website www.vdkl.de.

KÄLTEFORUM 2026 – Die Kältebranche trifft sich in Bielefeld

Save the date! Am 18. und 19. November 2026 laden der VDKL und das Deutsche Tiefkühlinstitut (dti) zum 20. KÄLTEFORUM nach Bielefeld ein.

Im Fokus stehen 2026 u. a. intelligentes Energiemanagement, energieeffiziente Kühlhauskonzepte, Brandschutz in Tiefkühlslagern, die Sicherheit Deutschlands in Krisen und »Das perfekte Kühlhaus«.

Exklusive Besichtigung der Hörmann-Werke

Die Teilnehmer erhalten spannende Einblicke in moderne Fertigungspro-



Produktion bei Hörmann KG Verkaufsgesellschaft



zesse und innovative Lösungen eines führenden Herstellers von Toren, Türen und Zargen.

Networking mit besonderem Flair

Im außergewöhnlichen Lokschruppen Bielefeld erwarten die Teilnehmer ein

stimmungsvoller Abend und kulinarische Highlights!

Merken Sie sich den Termin schon jetzt vor – wir freuen uns auf Sie! Die Einladung, das detaillierte Programm sowie die Anmelde-möglichkeit finden Sie auf der VDKL-Website www.vdkl.de.

VDKL begrüßt Erleichterungen für Berufskraftfahrer

Am 10. Juli 2026 hat der Bundesrat den Änderungen der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung zugestimmt. Damit werden unter anderem in anderen EU-Mitgliedstaaten umgetauschte Drittstaatenführerscheine künftig auch in Deutschland anerkannt. Zudem können Führerscheine aus der Ukraine und Montenegro prüfungsfrei umgeschrieben werden.

Über alle Erleichterungen für den Fahrerberuf wurden alle VDKL-Mitglieder ausführlich informiert.



(Kl. generiert)

Erfolgreiche Verbändeinitiative gegen Fisch-Sanktionen

Unter Führung des Fischverbandes und weiteren Verbänden der deutschen Lebensmittelwirtschaft hat sich der VDKL erfolgreich gegen die geplanten EU-Sanktionen auf Fischereierzeugnisse aus Russland eingesetzt.

In einem gemeinsamen Verbändeschreiben an die europäischen und nationalen Entscheidungsträger machten die Verbände auf die erheblichen Folgen eines Kontingentmechanismus für

die Fischwirtschaft und die Kühl- und Tiefkühllogistik aufmerksam.

Mit dem am 23. Juli 2026 verabschiedeten 21. EU-Sanktionspaket wurden die ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen gegen Fischereierzeugnisse aus Russland dann doch nicht umgesetzt.

Ein gutes Beispiel für eine erfolgreiche gemeinsame Verbandsarbeit!



(Kl. generiert)

Wir informieren Sie gerne

Der Verband Deutscher Kühlhäuser & Kühllogistikunternehmen e.V. (VDKL) ist der Wirtschaftsverband für Lebensmittelunternehmen rund um die temperaturgeführte Lagerung, Distribution und Logistik von Tiefkühlkost und Frischewaren.

Bezogen auf das in Deutschland verfügbare Kühlhausvolumen der Dienstleistungs-Kühlhäuser vertritt der VDKL über 85 % des Marktes.

Fränkische Straße 1
53229 Bonn
Kerstin Wessel
wessel@vdkl.de
Tel. (02 28) 2 01 66-0
www.vdkl.de

FINNISCHE FERTIGGERICHTE IM FLEXI SHUTTLE

Ein hochautomatisiertes Lagersystem von SSI Schäfer sorgt für maximale Produktivität beim finnischen Fertiggerichtshersteller Kokkikartano. Mit dem Logistikzentrum in Südfinnland will das Unternehmen Kapazitäten erweitern und die Basis für künftiges Wachstum schaffen. Das automatisierte Lager mit SSI Flexi Shuttles erhöht die Effizienz in der Intralogistik deutlich.

Damit Essen zum Genuss wird, braucht es hochwertige Produkte, die richtigen Zutaten und eine authentische Zubereitung. So lautet seit über 25 Jahren das Erfolgsrezept des finnischen Fertiggerichtsherstellers Snellmanin Kokkikartano Oy. Das Ergebnis: Die Zahl der zufriedenen Verbraucher steigt rasant – und damit wachsen auch die Anforderungen an die Intralogistik. Um die Kapazitäten und die Effizienz zu erhöhen und Aufträge in Zukunft noch schneller abwickeln zu können, bewertete Kokkikartano im Jahr 2021 den Status quo seiner Lagerprozesse und definierte den Bedarf an einer hochautomatisierten Materialflusslösung für seine Anlage in Kerava. Dazu wandte sich das Familienunternehmen an SSI Schäfer, einen weltweit führenden Lösungsanbieter für alle Bereiche der Intralogistik. Gemeinsam entwickelten sie eine Lösung, um die große Warennachfrage auch weiterhin in bekannter Qualität bedienen zu können.

50 Prozent höhere Behälterkapazität mit SSI Flexi Shuttle System

»Aufgrund des kontinuierlichen Wachstums passten einige der Produkte nicht mehr in das alte Lager von Kokkikartano. Darüber hinaus war der vollständig manuelle Betrieb zu arbeitsintensiv geworden. An diesem Punkt begannen wir, auf einer Fläche von 3000 Quadratmetern gemeinsam das neue, automatisierte Logistikzent-



Im automatisierten Lager des Fertiggerichtsherstellers können bis zu 40 000 Behälter gelagert werden.



Die Erweiterung des Logistikzentrums in Kerava, knapp 30 Kilometer nördlich von Helsinki gelegen, erhöht die Kapazität für Kikkartano.

rum zu entwerfen«, erklärt Lauri Impiö, Head of Sales SSI Schäfer in Finnland. »Kern der Gesamtlösung ist unser zweigassiges SSI Flexi Shuttle System. Der jetzt hochautomatisierte Materialfluss hebt die Effizienz der Logistik auf

ein ganz neues Level«, betont er. SSI Flexi ist ein skalierbares automatisiertes Einebenen-Shuttlesystem, das speziell für hochdynamische Kleinteillager konzipiert wurde. Das modulare System kombiniert Shuttles, Heber und

Regalsysteme für eine effiziente Raumnutzung. 40 000 Behälterstellplätze erhöhen die Lagerkapazität bei Kikkartano um mehr als 50 Prozent und unterstützen den Lebensmittelhändler so auf seinem Wachstumskurs.



Fertige Produkte werden automatisch und ohne manuelle Prozesse ins Lager, zur Kommissionierung oder zum Versand transportiert.



Das Pick-by-Light-System minimiert bei Kokkikartano Kommissionierfehler und erhöht gleichzeitig die Geschwindigkeit und Genauigkeit.

Produktion mit direkter Verbindung zu Lager, Kommissionierung und Versand

Die neue Lösung von SSI Schäfer ist nahtlos mit der Produktion verbunden – von der Fertigungsline aus gelangt die Ware automatisiert in die Lagerung, zur Kommissionierung oder zum direkten Versand. Anders als zuvor können jetzt alle der bis zu 180 Produkte aus demselben System kommissioniert werden und sind damit deutlich schneller verfügbar. Ein entscheidender Vorteil für Tommy Snellman, CEO von Kokkikartano: »Viele unserer Produkte bleiben nach der Herstellung nicht im Lager, sondern werden direkt an die Kunden geliefert. Hier ist ein hocheffizienter Prozess von der Produktion bis zur Auslieferung besonders wichtig. Die direkte Verbindung zur Kommissionierzone hilft uns enorm.«

Pick by Light-Technologie minimiert Kommissionierfehler

Die Kommissionierung wird durch die Pick by Light-Technologie von SSI Schäfer unterstützt: Jedes Lagerfach ist mit einem Display inklusive

Signallampe ausgestattet. Steht der Kommissionierbehälter an der Pickposition, zeigt die Lampe den Mitarbeitenden das richtige Fach an und auf dem Display erscheint die korrekte Anzahl der zu entnehmenden Ware. Die Entnahme wird anschließend mit einer Quittiertaste bestätigt. Das halbautomatisierte System minimiert Fehler und erhöht die Effizienz beim Kommissionieren erheblich. Anschließend gelangen die Produkte eine Etage tiefer in den Palettierbereich, von wo aus sie an die Kunden versandt werden. Das Besondere: Die gesamte Abwicklung findet in einer gekühlten Umgebung mit Temperaturen zwischen vier und sechs Grad Celsius statt, um die hohe Qualität der Lebensmittel zu sichern.

Ergonomie, Skalierbarkeit und Wartungsunterstützung

Einen zusätzlichen Vorteil sieht Kokkikartanos CEO Snellman in der Entlastung der Mitarbeiter: »Die Ergonomie ist ein weiterer sehr wichtiger Punkt. Wir wollen sicherstellen, dass die Mitarbeitenden keine schweren Arbeiten verrichten müssen. Mit der



Einführung dieses Automatisierungssystems werden die vollen Behälter ohne manuelle Arbeit direkt zur Palettierung weitergeleitet.« Davon profitiert die Belegschaft bereits seit knapp eineinhalb Jahren. Snellman ergänzt: »Das System ist seit über 18 Monaten vollständig in Betrieb und hat sich als zuverlässig und effektiv erwiesen.« Zwar waren die ersten Tage mit den üblichen Herausforderungen eines Großprojekts verbunden, doch wie der CEO berichtet läuft der Betrieb jetzt reibungslos und beständig. Damit das so bleibt,



Das neue System erhöht die Lagerkapazität von Kookikartano um über 50 Prozent.

unterstützt SSI Schäfer mit einem Wartungsteam direkt vor Ort in Finnland. Kookikartano will sein Produktionsvolumen innerhalb der nächsten zehn Jahre verdoppeln – dafür ist das finnische Unternehmen mit der jederzeit skalierbaren Logistiklösung nun bestens gerüstet, sind beide Seiten überzeugt. Nicht zuletzt, weil SSI Schäfer als vertrauenswürdiger Partner mit viel Erfahrung und Expertise auch bei kommenden Herausforderungen zur Seite steht. ▶

Ecovadis bestätigt Nachhaltigkeitsfortschritt von SSI Schäfer

SSI Schäfer hat seine Nachhaltigkeitsleistung erneut deutlich verbessert: Die internationale Ratingagentur Ecovadis bewertet den Intralogistikspezialisten 2026 mit 78 von 100 Punkten und zeichnet das Unternehmen erneut mit der Silbermedaille aus. Damit gehört SSI Schäfer zu den besten 15 Prozent der weltweit von Ecovadis bewerteten Unternehmen. Verbesserungen erzielte der Intralogistik-Anbieter in allen vier bewerteten Kategorien Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik sowie nachhaltige Beschaffung. »Die erneute Silbermedaille und die Steigerung auf 78 Punkte zeigen, dass Nachhaltigkeit bei SSI Schäfer fest in unseren Prozessen und unserer Unternehmenskultur verankert ist«, erklärte Heiko Stötzel, Global Head Group Social Responsibility bei SSI Schäfer. »Besonders freut uns, dass wir uns in allen vier Bewertungsbereichen verbessern konnten. Dies bestätigt, dass wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie konsequent weiterentwickeln und unseren Kunden sowie Partnern verlässlich und verantwortungsbewusst zur Seite stehen.«

Mit mehr als 150 000 bewerteten Unternehmen weltweit zählt Ecovadis zu den führenden Anbietern von Nachhaltigkeitsratings. Die unabhängigen Bewertungen dienen vielen Unternehmen als wichtige Orientierung bei der Auswahl verantwortungsvoller Geschäftspartner.

VOLLELEKTRISCHE FLEISCHVERTEILUNG

Die Veredelungsmetzgerei Gut Granerhof setzt auf einen eSprinter mit Kiesling Kühlaufbau. Der vollelektrische Kühltransporter beliefert die Münchner Innenstadt emissionsfrei, leise und zuverlässig gekühlt mit Frischware. Ein Bericht aus der Praxis.

Das Gut Granerhof in Böbing steht für hochwertige Fleisch- und Wurstspezialitäten aus eigener Herstellung. Regionalität, Tierwohl und kurze Transportwege sowie ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen gehören zur Unternehmensphilosophie. Eine Photovoltaikanlage mit 300 kWp in Kombination mit einem 50 kWh-Batteriespeicher liefert Strom für die Produktion und den Betrieb der modernen Metzgerei.

Die Abnehmer der Veredelungsmetzgerei sind zu einem großen Teil die Gastronomie im Raum München, das Zentrum der bayrischen Hauptstadt liegt rund 70 Kilometer nordöstlich des Betriebs. Gut Granerhof hat sich nun für einen Mercedes-Benz eSprinter mit Kiesling Kühlaufbau und vollelektrischer Kühlmaschine E-200-50 Max von Thermo King entschieden. Das Elektrofahrzeug ermöglicht eine lokal emissionsfreie und geräuscharme Belieferung der Gastronomie in der City. Die Entscheidung fiel dabei nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen, berichtet Kiesling. Das Fahrzeug ist seit Mai 2026 im Einsatz und wurde mit dem Autohaus Hornung, einem Partner für Mercedes-Benz Transporter, realisiert.

Nachhaltigkeit und Qualität geben den Ausschlag

Bei der Auswahl des Kühlaufbaus waren für den Granerhof Qualität, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit entscheidend. Die Kiesling Fahrzeugbau GmbH setzt selbst stark auf Nachhaltigkeit. Im Werk in Dornstadt bei Ulm wird ein Großteil des für die Produktionsan-



Geladen wird der eSprinter ausschließlich auf dem Betriebsgelände des Granerhofs.

lagen benötigten Stroms über eigene Photovoltaikanlagen mit einer Leistung von über 920 kWp geliefert. Bei den Produkten wird auf hohe Qualität gesetzt, die Kühlaufbauten sind langlebig und reparaturfreundlich. Kiesling bietet als nach eigenen Angaben erster Hersteller Kühlaufbauten mit einer TÜV-geprüften Recyclingquote von mindestens 85 Prozent sowie einer Wiederverwertungsquote von mindestens 95 Prozent an. Die Kombination aus langlebiger Qualität und ressourcenschonender Konstruktion überzeugte den Granerhof und macht den Kiesling-Kühlaufbau zur passenden Lösung für den eSprinter.

Kühle Auslieferung in der Innenstadt von München

Seit Mai 2026 setzt der Granerhof den vollelektrischen Mercedes-Benz eSprinter mit Kiesling-Kühlaufbau für die tägliche Auslieferung von Fleisch- und Wurstwaren an Gastronomie-

etriebe ein. Die Touren führen überwiegend von Peißenberg in die Münchner Innenstadt.

Die Tour beginnt in der Regel gegen 7:30 Uhr. Nach rund sechs Stunden kehrt das Fahrzeug gegen 13:30 Uhr wieder auf das Betriebsgelände zurück. Während der Tour legt der eSprinter etwa 150 bis 180 Kilometer zurück und beliefert dabei vier bis fünf Kunden. Bei den Lieferstopps wird der Laderaum oft bis zu dreimal geöffnet. Die durchschnittliche Öffnungsdauer beträgt etwa 60 Sekunden. Trotz der häufigen Türöffnungen wird die eingestellte Solltemperatur von +1°C während der gesamten Tour zuverlässig eingehalten, berichtet das Unternehmen. Das Kühlgerät läuft in einem definierten Temperaturbereich: Bei 0°C schaltet es ab, bei einem Anstieg auf +4°C wird der Betrieb wieder gestartet. So bleiben die empfindlichen Fleisch- und Wurstwaren kontinuierlich im erforderlichen Temperaturfenster.

Empfehlungen für den täglichen Betrieb:

- Aufbau bereits vor dem Beladen auf Transporttemperatur vorkühlen
- Türöffnungen so kurz wie möglich, nach der Entladung sofort schließen
- Lieferstopps und Fahrstrecken effizient planen
- Fahrzeugbatterie rechtzeitig und vollständig laden
- Ladung so verteilen, dass die Luft ungehindert zirkulieren kann
- Gleichmäßig und vorausschauend fahren, Rekuperation nutzen
- Kälterückhaltesystem Cool Slide / Cool Flap als zusätzliche Option

Technische Daten des Kühlfahrzeugs

Kühlmaschine:	Thermo King E-200-50 MAX
Antrieb:	über ePTO des Fahrzeugs oder 230 V / 16 A CEE-Steckdose (blauer Stecker)
Kühlleistung:	2030 W bei 0 °C / 1020 W bei -20 °C
Heizleistung:	2000 W
Funktion:	Kühlung und Heizung im Fahr- und Standbetrieb
Fahrzeug:	Mercedes-Benz eSprinter 420 Pro
Zulässige Gesamtmasse:	4250 kg
Nutzlast:	circa 1010 kg
Nutzbare Batteriekapazität:	81 kWh
Motorleistung:	150 kW/204 PS
Elektrischer Nebenantrieb:	E2C ePTO, 3,5 kW, 12 V DC
AC-Ladeleistung:	bis zu 22 kW
WLTP-Reichweite ohne Aufbau:	bis zu 304 km
Geschwindigkeitsbegrenzung:	serienmäßig 90 km/h

Vollwertige Alternative zum Dieselfahrzeug

Nach den ersten Einsatzmonaten fällt die Bewertung eindeutig positiv aus. »Steigende Dieselpreise und unsere PV-Anlage mit Speicher waren ausschlaggebend für die Anschaffung des Mercedes-Benz eSprinters. So werden wir wirtschaftlich unabhängiger von der Kraftstoffpreisentwicklung.«, so Betriebsleiter Tobias Ende. »Für uns ist es eine vollwertige Alternative.«

Die serienmäßige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 90 km/h ist für die täglichen Fahrten des Granerhofs ausreichend. Die Fahrt mit höherer Geschwindigkeit würde den Energieverbrauch steigern und die verfügbare Reichweite reduzieren. Auch die Fahrleistungen und die verfügbare Reichweite passen zum Tourenprofil des Granerhofs. Mit durchgehend eingeschalteter Kühlung erreicht das Fahrzeug eine praxisnahe Reichweite von etwa 200 Kilometern. Wird die Kühlung auf der Rückfahrt nicht mehr benötigt und ausgeschaltet, sind laut Granerhof bis zu 220 Kilometer möglich.

Das Fahrzeug startet morgens mit einem Batterieladezustand von 100 Prozent. Nach der Rückkehr liegt die verbleibende Batteriekapazität abhängig von Streckenführung, Verkehrsaufkommen und Betriebsbedingungen meist zwischen 15 und 30 Prozent, ausreichend Reichweitenreserve für Unvorhergesehenes. Optimierungspotenzial sieht der Betriebsleiter eher beim Komfort. Um auf der Hinfahrt möglichst viel Energie einzusparen, verzichtet der Fahrer teilweise auf die Nutzung der Klimaanlage. »Mit

einer etwas größeren Reichweite wäre dies nicht mehr erforderlich«. Positiv fällt hingegen die deutlich geringere Geräuscentwicklung des Elektrofahrzeugs auf, berichtet der Fleischverarbeiter.

Zuverlässige Kühlung auch bei großer Hitze

Eine besondere Bewährungsprobe waren die hohen Außentemperaturen während der Hitzewelle im Juni und Juli 2026. Bei Temperaturen von mehr als 30 °C musste das Fahrzeug seine Leistungsfähigkeit unter anspruchsvollen Bedingungen beweisen. Auch an diesen heißen Tagen wurde die erforderliche Transporttemperatur sicher eingehalten. Eine wichtige Voraussetzung dafür war das konsequente Vorkühlen des Kühlaufbaus vor Fahrtbeginn. »Die hohen Außentemperaturen waren dank des Vorkühlens überhaupt kein Problem. Der Kühlaufbau hat die Temperatur hervorragend gehalten und die Kühlmaschine hat jederzeit zuverlässig gearbeitet«, lobt Betriebsleiter Ende. Die Praxiserfahrung hat gezeigt, dass die hochwertige Isolierung des Kiesling-Kühlaufbaus, die elektrische Kühlmaschine und das Vorkühlen über den Netzanschluss wirkungsvoll zusammenspielen.

Laden auf dem eigenen Betriebsgelände

Geladen wird der eSprinter ausschließlich auf dem Betriebsgelände des Granerhofs. Hierfür steht eine 11-kW-AC-Wallbox zur Verfügung. Je nach verbleibendem Batteriestand dauert das vollständige Aufladen auf 100 Prozent etwa sechs bis sieben Stunden

und erfolgt direkt nach der Rückkehr des Fahrzeuges von der Tour. Da die täglichen Strecken planbar sind und innerhalb der verfügbaren Reichweite liegen, ist während der Tour kein Zwischenladen erforderlich. Der Granerhof ist dadurch unabhängig von öffentlichen Ladesäulen und kann den eigenen Strom aus der PV-Anlage nutzen. Das Elektrofahrzeug konnte so optimal in die bestehenden betrieblichen Abläufe integriert werden, so das bayrische Lebensmittelunternehmen.

Vollelektrische Kühllogistik funktioniert im passenden Tourenprofil

Der Praxiseinsatz beim Gut Granerhof zeigt, dass sich regionale Kühlauslieferungen mit planbaren Tagesstrecken vollelektrisch umsetzen lassen. Die Touren können ohne Zwischenladen absolviert werden, die Kühlung hält die benötigte Warentemperatur zuverlässig. Wichtige Kriterien sind das konsequente Vorkühlen und die betrieblichen Lademöglichkeiten. Zudem ist der eSprinter in dieser Variante nur für Frischdienst-Einsatz und nicht für Tiefkühlung geeignet. Endes Fazit ist eindeutig: »Wir würden uns jederzeit wieder für ein vollelektrisches Kühlfahrzeug entscheiden. Das Fahrzeug überzeugt im täglichen Einsatz durch seine Zuverlässigkeit, die niedrigen Geräuschemissionen und die problemlose Integration in unsere Abläufe. Die Kombination aus elektrischem Antrieb und leistungsfähigem Kühlaufbau funktioniert hervorragend und erfüllt unsere Anforderungen vollumfänglich.«

FEUER UND EIS

Wie kühlt man ein Produkt, das die Hitze bereits im Namen trägt? Und wie schützt man ein Gebäude vor Feuer, wenn das Löschmittel bei den dort herrschenden Temperaturen einfrieren würde?

Der Flammkuchen: Um seine genaue Herkunft wird noch gestritten. Von irgendwo aus dem Elsass soll er stammen. Oder aus Lothringen. Dem Badischen? Der Pfalz? Oder dem Saarland? Das konnte endgültig noch nicht geklärt werden. Fest steht seine außerordentliche Beliebtheit, seine Vielseitigkeit – es gibt ihn in allen möglichen Varianten – und die Art, wie er vorzugsweise zu genießen sei, nämlich heiß.

Genau so – heiß – hat ihn auch Andreas Hutter, Geschäftsführer der Flammkuchen-Profi GmbH vor fast fünfzig Jahren im Elsass kennengelernt und war so begeistert, dass er beschloss, sein Leben auf dem heißen Kuchen aufzubauen. Zunächst fertigte er für den eigenen gastronomischen Betrieb, aber bald schon verschickte er sein Produkt tiefgekühlt in die umliegende Region, an Händler in ganz Deutschland, in Europa und heute in der ganzen Welt.

Vom Familienbetrieb zum Mittelständler mit automatisierten Produktionsanlagen

Inzwischen ist aus dem Familienbetrieb ein mittelständisches Unternehmen geworden und seit 2010 hat das Unternehmen seinen Sitz im südpfälzischen Offenbach an der Queich. Auf 11000 Quadratmetern werden hier Flammkuchen, Flammkuchen-Spezialitäten und Flammkuchenböden für Gastronomie, Handel, Lebensmitteleinzelhandel, Veranstaltungen und Privatkunden mit modernsten und vollautomatisierten Produktionsanlagen vorgebacken und tiefgekühlt. Dabei wird trotz der Größe des Unternehmens der persönliche Kontakt bei Flammkuchen-Profi nach wie vor großgeschrieben, weshalb es keine Frage war, dass der benötigte Neubau des



Brandschutz bei –26 °C: baulich gelöst, weil jedes Löschmittel einfrieren würde.

Tiefkühlagers ebenfalls am Standort in Offenbach entstehen sollte. Produktion, Lagerung, Verwaltung und Beratung sollten weiterhin eng miteinander verzahnt bleiben – mit kurzen Wegen und verlässlichen Abläufen bei gleichzeitig mehr Lagerkapazität, besserer Bevorratung tiefgekühlter Produkte und zusätzlicher Flexibilität in der saisonalen Produktions- und Absatzplanung.

Gemeinsam mit Plattenhardt + Wirth entstand ein neues Tiefkühlager

Plattenhardt + Wirth übernahm die Aufgabe, die baulichen, logistischen und brandschutztechnischen Anforderungen an das neue Tiefkühlager in ein schlüssiges Gesamtkonzept zu überführen. Eine der besonderen Herausforderungen bestand darin, auf einer begrenzten Fläche möglichst viele Palettenstellplätze zu schaffen. Gerade in Tiefkühlagern ist Flächeneffizienz ein wichtiger Faktor, weil jeder zusätzliche Kubikmeter Energie- und Betriebskosten verursacht.

Verschieberegallager schafft ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Lagerdichte und operativer Flexibilität

Die Lösung in diesem Fall ist eine Verschieberegallertechnik. So wird vermieden, dass dauerhaft freie Bediengänge überwiegend ungenutzte Fläche beanspruchen. Stattdessen bewegen sich die Regale je nach Bedarf: Geöffnet wird immer nur der Gang, der gerade benötigt wird. Das spart Fläche und vor allem gekühltes Volumen, während die Zahl der Verkehrs- und Erschließungsflächen minimal ist und gleichzeitig jederzeit der direkte Zugriff auf die benötigten Stellplätze möglich ist. Das Ergebnis: Auf etwa 1400 Quadratmetern schaffte Plattenhardt + Wirth Platz für rund 2150 Palettenstellplätze. Für Produkte mit unterschiedlichen Sorten, Verpackungseinheiten oder Absatzrhythmen schafft die Anlage damit ein ausgewogenes Verhältnis aus Lagerdichte und operativer Flexibilität.



Direkt auf den LKW – ohne Unterbrechung der Kühlkette in die weltweite Distribution.

Extreme Minusgrade stellen besondere Anforderungen an den Brandschutz

Die besondere Herausforderung im Kühllagerbau besteht aber nicht nur darin, Kälte zu erzeugen und optimal zu nutzen, sondern auch mit Feuer umzugehen: Wie schützt man ein Gebäude vor Feuer, wenn das Löschmittel selbst bei diesen Temperaturen einfrieren würde? Das Tiefkühllager von Flammkuchen-Profi läuft bei -26°C und wo dauerhaft Temperaturen von bis

zu -26°C herrschen, geraten klassische Brandschutzkonzepte schnell an praktische und wirtschaftliche Grenzen.

Die Lösung von Plattenhardt + Wirth verzichtet deshalb ganz auf eine stationäre Feuerlöschanlage. Stattdessen setzt sie auf eine Kombination aus baulichem Brandschutz, Abschnittsbildung und einem durchdachten Entrauchungs- und Rettungswegekonzept. Das hält die Investitions-, Wartungs- und Betriebskosten maximal gering.

Außerdem konnte auf diese Weise die Komplexität und damit Fehleranfälligkeit in diesem sensiblen Umfeld deutlich minimiert werden.

Lösungen, die Bau und Logistik verbinden

Das Projekt zeigt einmal mehr, wie eng Kühlhausbau und Intralogistik miteinander verbunden sind. Tragwerk, Bodenaufbau, Isolierung, Tore, Kältetechnik, Regaltechnik und Brandschutz sind nur gemeinsam zu denken. Plattenhardt + Wirth koordinierte die technischen Schnittstellen so, dass eine kompakte und betriebssichere Gesamtlösung, ein reibungslos arbeitendes Tiefkühllager, entstand.

Für Flammkuchen-Profi schafft das neue Tiefkühllager zusätzliche Lagerkapazität am bestehenden Standort. Die Fertigwaren können effizient eingelagert, bevorratet und für die weitere Distribution bereitgestellt werden. Damit unterstützt der Neubau das Wachstum des Unternehmens und stärkt zugleich die Logistik am Produktionsstandort in Offenbach an der Queich. Und während die Diskussion über die wahre Heimat des Flammkuchens fort-dauert, ist zumindest eine Frage in Offenbach geklärt: Wohin mit den fertigen Flammkuchen ...



2150 Palettenplätze auf 1400 Quadratmeter dank Verschieberegalmtechnik.

MEHR NACHHALTIGKEIT BEI THERMOHAUBEN



Quelle: Ecocool

Mit »Paperhood« bringt Ecocool eine neue hochleistungsfähige Thermohaube aus nachhaltigem, papierbasiertem Werkstoff auf den Markt. Sie bietet bis zu 57 Prozent bessere Isolier-Performance im Vergleich zu herkömmlichen Thermohauben, so das Bremerhavener Unternehmen.

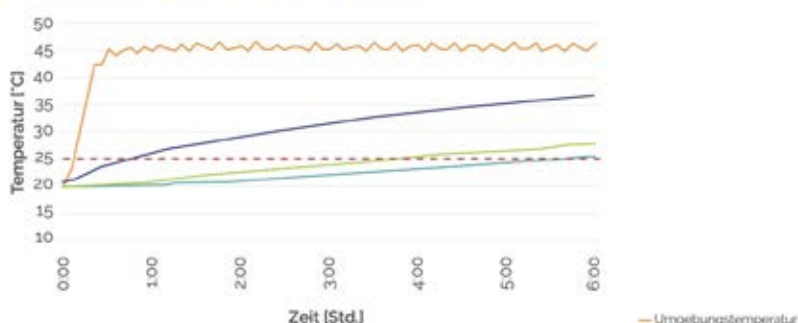
Die neue Thermohaube »Paperhood« besteht aus bis zu neun Schichten geprägtem Papier und einer reflektierenden Außenschicht.

Die Ecocool GmbH aus Bremerhaven baut ihr Portfolio an nachhaltigen Transport-Isolierverpackungen konsequent weiter aus. Nach Einführung der Ino-Serie aus recyceltem Zellstoff sowie von Jute-basierten Produkten im Box- und Versandtaschen-Segment bringt das Unternehmen nun die erste Thermohaube aus nachhaltigem Werkstoff auf den Markt. Die neue »Paperhood«-Haube für palettierte Luft- und Seefracht verfügt über eine innovative, papierbasierte Isolationstechnik: Die Isolation der Thermohaube besteht aus bis zu neun Schichten geprägtem Papier und einer reflektierenden Außenschicht. Diese Kombination bietet im Vergleich zu herkömmlichen Thermohauben eine um bis zu 57 Prozent verbesserte Isolier-Performance bei gleichzeitig verbesserter Nachhaltigkeit, erklärt Ecocool. »Dank des Einsatzes von recyclingfähigem Papier als Basis-Werkstoff kann die Thermohaube komplett über den Papierkreislauf entsorgt werden. Rund 90 Prozent des Gesamtmaterials werden im Recyclingprozess stofflich wiederverwertet«, betont Ecocool-Geschäftsführer Dr. Florian Siedenburg. »Zudem liegt der CO₂-Fußabdruck unserer neuen Paperhood rund 75 Prozent unter dem einer konventionellen Thermohaube – das ist ein großer Schritt nach vorne für die Nachhaltigkeit bei Transport-Verpackungen«.

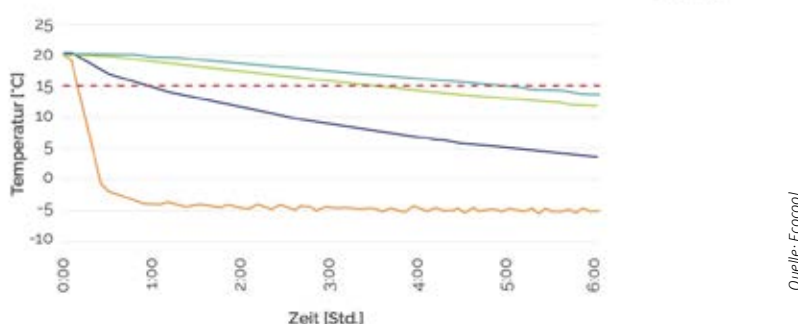
Für allem für Ambient-Transporte gedacht

Als zentralen Anwendungsbereich der neuen Paperhood nennt Ecocool den

Klimakammertest Sommer, 15-25°C | obere Ecke



Klimakammertest Winter, 15-25°C | untere Ecke



Quelle: Ecocool

Ergebnisse der Klimakammertests der Paperhood-Thermohaube.

Schutz von temperatursensibler Ware vor externen Witterungseinflüssen im Luft- und Seefracht-Transport. In der Luftfracht bietet die Paperhood-Thermohaube während der Umladevorgänge auf dem Vorfeld den notwendigen Schutz, um das empfindliche Transportgut über viele Stunden sicher und stabil im Soll-Temperaturfenster zu halten. In der Seefracht geht es hingegen um den Schutz der Ware und die Temperaturstabilität in den so genannten »Power off«-Zeiten. Das ist der Zeitraum, in dem der Reefer-Seecontainer vor dem Umschlag auf das Schiff

am Kai steht und nicht aktiv temperiert werden kann.

Der Einsatz der Paperhood-Thermohaube ist insbesondere ausgelegt auf den Ambient Bereich zwischen 15 und 25°C Solltemperatur. Die Klimakammertests von Ecocool ergaben einen Solltemperaturschutz von mindestens 3,5 Stunden (Wintertest) bis rund 4,0 Stunden (Sommertest) für den Ambient-Temperaturkorridor. Für die Anwendung im Solltemperatur-Korridor zwischen 2 und 8°C empfiehlt sich die Kombination mit den sogenannten Waterblankets von Ecocool als zusätzlicher Isolierschicht. ◀

WACHSTUM AN DER WESER

Die Nagel-Group erweitert ihr Standortnetz mit einem neuen »Mega-Center« in Bremen. Der rund 36 650 Quadratmeter große Neubau wird speziell auf die Anforderungen der Lebensmittellogistik, unter anderem der Ultrafrische, zugeschnitten. Die Fertigstellung ist für Ende 2027 geplant.

Mit einem neuen Mega-Center im Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen will die Nagel-Group den nächsten Meilenstein ihrer strategischen Weiterentwicklung setzen. Der 36 650 Quadratmeter große Food-Hub soll die Präsenz des europaweit aktiven Lebensmittellogistikers in Norddeutschland stärken und zusätzliche Kapazitäten für weiteres Wachstum schaffen. Das maßgeschneiderte Build-to-suit-Projekt entsteht auf einem rund 90 510 Quadratmeter großen Grundstück und wird vom Industrie-, Logistik- und Gewerbeimmobilienentwickler Panattoni entwickelt und realisiert. Die Bauarbeiten sollen ab Oktober 2026 beginnen. Die Fertigstellung und Übergabe sind für Dezember 2027 vorgesehen.

»Das neue Logistikzentrum in Bremen ist eine Investition in die Zukunft der Lebensmittellogistik. Der neue Standort wird modernste Logistikprozesse mit einem nachhaltigen Energiekonzept verbinden und schafft die Voraussetzungen für weiteres Wachstum. Gleichzeitig entstehen moderne Arbeitsplätze in einer der wichtigsten Logistikregionen Deutschlands.«, erklärte Lars-Erik Poths, CEO der Nagel-Group.

Umfangreiche Ladeinfrastruktur geplant

Das Logistikzentrum wird nach den Plänen rund 29 500 Quadratmeter Hallenfläche, 5200 Quadratmeter Büro- und Sozialflächen sowie 1950 Quadratmeter Mezzaninfläche umfassen. Die Immobilie wird speziell auf die Anforderungen



Visualisierung des neuen Mega-Centers im GVZ Bremen.

der Lebensmittellogistik zugeschnitten und soll unter anderem über ein Cross-Dock-Terminal sowie temperaturgeführte Bereiche für Ambient-, Frische- und Ultrafrische-Produkte verfügen. Zur geplanten Ausstattung gehören außerdem ein viergeschossiger Bürotrakt, eine LKW-Werkstatt mit Waschstraße, eine Tankstelle sowie eine umfangreiche Ladeinfrastruktur für LKW, PKW und Fahrräder. Am Standort sollen künftig rund 400 neue Arbeitsplätze entstehen, darunter etwa 20 Ausbildungsplätze. Als wesentlichen Bestandteil des Projekts nennt Nagel das nachhaltige Energiekonzept. Zur Energieversorgung sind Photovoltaikanlagen in Kombination mit einem Stromspeicher vorgesehen, der selbst erzeugten Solarstrom zwischenspeichert und bedarfsgerecht bereitstellt. Die Wärme- und Kälteversorgung erfolgt fossilfrei über eine moderne Heiz- und Kälteanlage mit integrierter Gebäudeleittechnik. Für den Neubau wird eine DGNB-Gold-Zertifizierung angestrebt.

Die maßgeschneiderte Entwicklung des neuen Logistikzentrums basiert auf einer engen Zusammenarbeit zwischen der Nagel-Group und Panattoni. »Das Projekt zeigt, wie wichtig der partnerschaftliche Austausch aller Beteiligten ist. Bereits in einer frühen Planungsphase konnten wir gemeinsam mit der Nagel-Group ein Konzept entwickeln, das optimal auf ihre Anforderungen zugeschnitten ist und zugleich hohe wirtschaftliche sowie nachhaltige Standards erfüllt«, sagt Fred-Markus Bohne, Managing Partner Panattoni DACH & Nordics.

Mit seiner trimodalen Anbindung über Straße, Schiene und Wasser zählt das GVZ Bremen zu den leistungsfähigsten Logistikstandorten Europas. Die unmittelbare Nähe zu den Autobahnen A281, A1 und A27, zum Flughafen Bremen sowie zu den Seehäfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg schafft Voraussetzungen für nationale und internationale Warenströme.

PASST BEI PAPE

Für den Duisburger Lebensmittelspediteur Pape sind batterieelektrische LKW von Scania ein Perfect Match. Im Regional- und Verteilerverkehr sorgen sie für reibungslose und effiziente Abläufe. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch die passende Fahrzeugfinanzierung.

Vom Betriebsgelände der Pape Internationale Spedition in Duisburg starten die ersten Fahrzeuge, noch bevor die Stadt richtig wach ist – beladen mit Waren, die pünktlich und innerhalb des vorgesehenen Temperaturfensters ankommen müssen. Kühltransporte sind das Kerngeschäft von Pape: Rund 430 LKW sind für das Unternehmen im Einsatz, 350 davon stammen von Scania. Hinzu kommen ein deutschlandweiter Paketdienst mit Wechselbrücken sowie Transporte in die Benelux-Länder und nach Polen. Geschäftsführer Michael Dommermuth ist seit 1999 im Unternehmen. Mit Scania als Fahrzeugpartner ist inzwischen ein wachsender Teil der Flotte batterieelektrisch unterwegs.

Elektrische Logistik im Alltag

Bei Kühlwaren zählt für Pape vor allem eines: Pünktlichkeit. »Für uns ist

ganz wichtig, dass wir mit unseren Fahrzeugen immer pünktlich sind«, sagt Dommermuth. Obst und Gemüse sollen morgens rechtzeitig im Markt sein, Molkereiprodukte und Fleisch bei der richtigen Temperatur ankommen. Auch Tiefkühlware gehört zum Transportgeschäft. Diese präzise Taktung darf durch den Umstieg auf den Elektroantrieb nicht beeinträchtigt werden.

Im Alltag setzt Pape die E-LKW vor allem im Regional- und Verteilerverkehr auf Strecken von etwa 300 bis 400 Kilometern ein. Ein Fahrer des Unternehmens beschreibt den Unterschied so: »Elektrisch zu fahren ist für mich einfach angenehmer: leiser und trotzdem richtig kraftvoll.« Für seine aktuellen batterieelektrischen Baureihen gibt Scania – je nach Modell und Batteriekonfiguration – Reichweiten von rund 350 bis zu 600 Kilometern an. Die Fahrzeuge können zudem gezielt für die temperaturgeführte Lebensmittel-

logistik konfiguriert werden, sowohl als Sattelzugmaschine als auch als Fahrgestell.

Geladen werden die E-LKW bei Pape während der Pausen. »An unseren leistungsstarken Ladestationen ist der Truck in eineinhalb Stunden fast wieder voll«, berichtet der Fahrer. Im Alltag erreicht das Fahrzeug eine Reichweite von rund 450 Kilometern und liegt damit in der Größenordnung, die Scania auch für vergleichbare Modelle angibt.

Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die Entscheidung für die Elektromobilität war bei Pape kein Selbstzweck. »Wir haben uns früh gefragt, wie wir künftig wirtschaftlich und zugleich umweltschonend unterwegs sein können«, erklärt Dommermuth. Die ersten Verträge über batterieelektrische LKW schloss Pape mit Scania. Parallel dazu investierte das Unternehmen in elekt-



Die E-LKW von Scania erreichen bei Pape im Alltag eine Reichweite von rund 450 Kilometern.



Rund 430 LKW sind für Pape im Einsatz, 350 davon stammen von Scania.

rische Trailer, um Zugmaschine und Auflieger als vollständig elektrifizierte Kombination einzusetzen.

Dass der Duisburger Logistiker die Elektrifizierung konsequent vorantreibt, zeigt auch das Tempo der Flottenerneuerung: Allein in den vergangenen anderthalb Jahren hat das Unternehmen mehr als 300 Fahrzeuge ausgetauscht und ältere Generationen durch neue Scania Modelle ersetzt. Für Domermuth ist dabei entscheidend, einen Partner an der Seite zu haben, der einen Fahrzeugwechsel dieser Größenordnung mitträgt – einschließlich der passenden Finanzierung.

Treue zahlt sich aus

An dieser Stelle kommt Scania Finance ins Spiel. »Wir finanzieren unsere Fahrzeuge seit Jahren über Scania Finance«, berichtet Domermuth. »Das hat sich für uns immer bewährt, deshalb sind wir dem Unternehmen treu geblieben. Die Zusammenarbeit ist unkompliziert, und wir können schnell auf Veränderungen in unserem Geschäft reagieren.« Bei Pape kommt eine Mietkauffinanzierung zum Einsatz. Sie ist eines von mehreren Finanzierungsmodellen, die Scania Finance für Nutzfahrzeuge anbietet. Dazu zählen neben dem klassischen Leasing auch Leasingmodelle mit Andienungsrecht sowie Ratenmodelle, die sich saisonal an den Geschäftsverlauf anpassen lassen.

Leiser, stärker, entspannter am Steuer

Für die Fahrer ist letztlich entscheidend, wie sich der Wechsel im Arbeitsalltag anfühlt. Nach Angaben eines Pape-Fahrers überzeugt der batterieelektrische Scania vor allem durch das ruhigere Fahrgefühl und die spürbar geringere Belastung: »Am Ende des Tages hat man einfach weniger Stress.« Auch das Handling kommt gut an: Die Bedienelemente seien griffbereit angeordnet, und die Spiegel würden eine gute Sicht bieten. Insgesamt lasse sich das

Fahrzeug einfach und komfortabel fahren. Auch der Ladevorgang ist für den Fahrer längst zur Routine geworden und lässt sich problemlos in die ohnehin vorgeschriebenen Fahrpausen integrieren.

Jeden Tag darauf verlassen

Am Ende geht es für Domermuth um mehr als ein zuverlässiges Fahrzeug. »Scania ist für uns ein Perfect Match, weil dahinter eine Fachkompetenz steht, auf die wir uns jeden Tag verlassen können.« Für ein Unternehmen, das rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr auf der Straße ist, zählt vor allem die Verlässlichkeit im Ernstfall: »Gerade nachts, wenn größere Probleme auftreten, werden wir vom Scania Notdienst bestens beraten – und uns wird schnell und zuverlässig geholfen.«

Auch der Fahrer bringt es auf den Punkt: »Für mich ist Scania ein perfektes Match: einfach zu fahren, und alles, was ich brauche, ist griffbereit.« Elektrische Logistik ist bei Pape längst kein Zukunftsversprechen mehr, sondern gelebter Alltag. ◀

Anzeige



Epta | GOOD NEVER STOPS
HAUSER

VISIT US AT

CHILLVENTA

13th – 15th October 2026

Messe Nürnberg | Hall 4 – Booth 4-247

LEISTUNGSFÄHIGKEIT UNTER EXTREMEN BEDINGUNGEN

Aufeinander abgestimmte Regalbediengeräte, Shuttle-Systeme sowie Fördertechnik und Steuerung integriert Dambach Lagersysteme zu Automatisierungslösungen für leistungsfähige und verfügbare Lagerprozesse. Das unabhängige Familienunternehmen setzt dabei auf patentierte Lösungen aus der Lager- und Fördertechnik und in Deutschland hergestellte Produkte.

Automatisierte Tiefkühl-
lager zählen zu den an-
spruchsvollsten Anwen-
dungen der Intralogistik.
Temperaturen bis -30°C ,
hohe Umschlagleistun-
gen, strenge hygienische Anfor-
derungen und der Anspruch an eine
dauerhaft hohe Anlagenverfügbarkeit
bestimmen die technische Auslegung.
Erforderlich ist daher kein isoliert be-
trachtetes Einzelgewerk, sondern ein

durchgängig abgestimmtes Gesamt-
system. Dambach Lagersysteme ver-
bindet hierfür Regalbediengeräte,
Palettenfördertechnik und Shuttle-
Systeme zu integrierten Automatisie-
rungslösungen, die auf den vorgesehe-
nen Materialfluss und die spezifischen
Betriebsbedingungen abgestimmt
sind. Eine kompakte, mehrfachtiefe
Lagerstruktur unterstützt dabei die
wirtschaftliche Nutzung des verfügba-
ren Raums.

Technische Lösungen für nahtlose Prozesse im Tiefkühlbetrieb

Im Tiefkühlager müssen sämtliche
Komponenten auf die jeweiligen Tem-
peratur- und Betriebsbedingungen
ausgelegt werden. Dies betrifft neben
der Lager- und Fördertechnik insbe-
sondere Antriebe, Sensorik, Energie-
versorgung, Steuerung und Kommu-
nikation. Dambach Lagersysteme
berücksichtigt diese Aspekte bereits in
der projektspezifischen Anlagenkonfi-

Dambachs 2D-Paletten-Shuttle-System Axis² ist für den Einsatz in Tiefkühlbereichen bis -30°C ausgelegt.



guration und stimmt die Komponenten auf die geforderte Leistung, den vorgesehenen Materialfluss und optimale Raumnutzung ab. Lebensmittelverträgliche Ausführungen ermöglichen dabei den Einsatz in Bereichen der Lebensmittelindustrie.

Regalbediengeräte übernehmen im automatisierten Hochregallager die Ein- und Auslagerung der Paletten und bilden damit eine zentrale Schnittstelle zwischen den Lagerplätzen und der Vorzone. Über die Übergabestellen zur Palettenförderertechnik entsteht ein kontinuierlicher Materialfluss zwischen Lager, Vorzone und den nachgelagerten Prozessbereichen. Die Palettenförderertechnik verkettet die einzelnen Materialflussabschnitte – vom Wareneingang und der Lagerübergabe über die Kommissionierung bis zum Warenausgang. Ihre Auslegung orientiert sich unter anderem am Anlagenlayout, an den eingesetzten Ladungsträgern, der erforderlichen Förderleistung und den Umgebungsbedingungen im Tiefkühlbereich. Robuste Antriebs- und Positioniersysteme schaffen die Voraussetzungen für reproduzierbare Bewegungsabläufe und eine hohe technische Verfügbarkeit.

Flexibilität und Effizienz im Kanallager

Neben einfach- und doppeltiefen Teleskopen steht insbesondere das Dambach Compact Shuttle (DCS) als vielfach genutzte Lösung für die automatisierte Lagerung in Kanallagern zur Verfügung. Das Unternehmen aus dem baden-württembergischen Bischweier verzichtet zugunsten der Tiefkühltauglichkeit bewusst auf Standard-Energiespeicher und setzt Powercaps ein. Der Ladevorgang erfolgt zeitgleich mit der Fahrbewegung. Damit lassen sich laut Dambach hohe Lagerdichte, optimale Nutzung des verfügbaren Raumvolumens, hohe Performance und maximale Zuverlässigkeit miteinander verbinden.

Für die mehrfachtiefe Palettenlagerung mit hoher Flexibilität und effizienter Raumnutzung lässt sich das voll automatisierte 2D-Paletten-Shuttle-System Axis² einsetzen. Der Axis²-Bot bewegt sich innerhalb der Lagerebene frei und dynamisch entlang beider Fahrachsen. Den Transport zwischen den Lagerebe-

nen übernehmen Vertikalheber in kundenspezifischer Ausführung, wobei das gesamte System skalierbar ausgeführt ist und mit der Roaming-Option maximale Redundanz gewährleisten soll. In Verbindung mit der Palettenförderertechnik, weiteren Komponenten des Dambach-Portfolios und der Software »Axiscore« zur Koordination in flexibler Kundenausprägung kann das 2D-Paletten-Shuttle-System Axis² in ein durchgängiges Automatisierungskonzept integriert werden. So lassen sich Raumausnutzung und erforderliche Flexibilität an wechselnde Lager- und Leistungsanforderungen anpassen.

Das 2D-Paletten-Shuttle-System Axis² ist wie alle Produkte des Unternehmens für den Einsatz in Tiefkühlbereichen bis -30°C ausgelegt, »kompromisslos«, betont Dambach Lagersysteme. Ein abgestimmtes Lademanagement und moderne Energiespeichersysteme unterstützen den kontinuierlichen Betrieb des Shuttle-Systems. Die eingesetzte Lithium-Titanat-Oxid-Batterie (LTO) sei für den angegebenen Temperaturbereich ausgelegt und ermögliche kurze Ladezeiten sowie lange Betriebszeiten bei hoher Dynamik. Die Kommunikation der Systemkomponenten erfolgt über industrielles Wi-Fi.

Bedarfsgerechte Automatisierung mit modularen Systemen

Für die automatisierte Übergabe und den Palettentransport zwischen Lager- und Förderbereichen kann das System durch die Elektrobodenbahn

Monoflex von Dambach ergänzt werden. Als Bestandteil eines übergeordneten Materialflusskonzepts unterstützt diese die durchgängige Verkettung der Anlagenbereiche. Das Dambach Mutter-Kind Shuttle System Multiflex kann neben Regalbediengeräten und Axis² als weitere Option für maximale Durchsatzleistung berücksichtigt werden. Maßgeblich für die Auswahl und Konfiguration der Komponenten sind laut Anbieter das Layout, der geforderte Durchsatz, die eingesetzten Ladungsträger und die Temperaturbedingungen. Erst das abgestimmte Zusammenspiel dieser Faktoren gestaltet ein durchgängiges und bedarfsgerechtes Automatisierungssystem.

Automatisierung schafft im Tiefkühl- lager die Voraussetzungen für eine hohe Raumausnutzung, etwa durch kompakte Anlagenlayouts, große Lagerhöhen und mehrfachtiefe Lagerstrategien. Gleichzeitig lassen sich manuelle Arbeitsschritte in einem körperlich belastenden betrieblichen Umfeld reduzieren und Materialflussprozesse standardisieren und reproduzierbar realisieren. Mit Regalbediengeräten, Palettenförderertechnik, 2D-Paletten-Shuttle-System Axis², Monoflex, Multiflex und weiteren bedarfsgerecht einsetzbaren Systemkomponenten bietet das unabhängige Familienunternehmen Dambach Lagersysteme mit seinen mehr als 50 Jahren Erfahrung in der automatisierten Lagertechnik unterschiedliche Ansätze für die Automatisierung von Tiefkühlslagern. ◀

Anzeige

POMMIER
innovative solutions for trucks

Hohe Kompetenz bei Verschlüssen für Nutzfahrzeuge

VERSCHLÜSSE Türhalter
Umfassendes Sortiment! Finden Sie Ihren!

www.pommier.de

EMMIS EMISSIONSFREIER GLIEDERZUG

Die Kühlaggregate von Mitsubishi setzen ihren Fokus auf vollelektrische Lösungen für alle Fahrzeugklassen. Das war auch auf der IAA Transportation zu sehen: Zu sehen war unter anderem ein eActros Gliederzug des Kunden Emmi Schweiz AG mit TEU-Installation.

Die Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH (MTTE) hat auf der IAA Transportation ihr gesamtes Portfolio an Transport-Kühlaggregaten präsentiert. Der Fokus lag auf der Elektrifizierung des Kühlmaschinen-Portfolios für lokal emissionsfreie Kühllösungen. Highlight auf dem MTTE-Messestand war die neue vollelektrische Unterflur-Kühlmaschine TEU von Mitsubishi. Wurde auf der letzten IAA noch der Prototyp gezeigt, so präsentiert MTTE nun das Serienmodell. Dieses ist bereits bei ersten Kunden im Einsatz. Auf der Messe zeigten MTTE und ihr Kunde Emmi Schweiz AG einen komplett emissionsfreien Kühl-Gliederzug.

Die Kombination besteht aus einem LKW-Motorwagen eActros von Mercedes samt Anhänger – beide Kühlfahrzeuge sind mit TEU-Kühlmaschinen bestückt. Die international tätige Emmi Gruppe war wesentlich an der Entwicklung der ersten Modelle beteiligt. Inzwischen hat sie als erster Kunde in Europa bereits drei dieser Fahrzeugkombinationen für die emissionsfreie Logistik in Betrieb und testet die Technik mit Erfolg im täglichen Praxiseinsatz, berichteten die Unternehmen. Die TEU ergänzt die

Unterflur-Serie von Mitsubishi. Mit der Diesel-Variante TU ist der japanische Hersteller nach eigenen Angaben in diesem Segment Technologieführer in puncto Energieeffizienz.

Prominent vertreten in Hannover war zudem die vollelektrische Trailer-Kühlmaschine TEF 1500 von Mitsubishi mit externer Batterie. Gezeigt wurden zudem das Kühlaggregat TEJ für die Stirnwand-Montage auf Solo-LKW sowie die Transporter-Kühlanlage TEK, die ebenfalls vollelektrisch ist. »Mit unserem attraktiven Portfolio erfüllen wir den Bedarf nach wirtschaftlichen und umweltschonenden Lösungen zur Transportkühlung. Wir unterstützen unsere Kunden aktiv bei der schrittweisen Dekarbonisierung ihrer Kühlfahrzeugflotten«, betonte MTTE-Geschäftsführer Björn Reckhorn. Zusätzlich zum eActros von Mercedes zeigte MTTE im Freigelände auch Elektro-LKW-Kombinationen mit Fahrzeugen von MAN und Iveco. Für die Messe fertiggestellt wurde ein Kühlgliederzug, bestehend aus einem MAN eTGS Solo-LKW sowie einem Anhänger – beide Fahrzeuge bestückt mit der vollelektrischen TEU-Kühlmaschine. In Zusammenarbeit mit Iveco zeigte MTTE zwei elektrische Solo-LKW des Modells eWay, jeweils mit der vollelektrischen

Stirnwand-Kühlmaschine TEJ, einmal in Mono- und einmal in Multi-Temp-Ausführung. Somit konnten die IAA-Besucher sämtliche Konstellationen mit Elektro-Kühlanlagen für vollelektrische, lokal emissionsfreie Kühlfahrzeuge in der schweren LKW-Klasse besichtigen.

Trend nimmt Fahrt auf

Als europäischer Generalimporteur der japanischen Mitsubishi-Kühlanlagen baut das Osnabrücker Unternehmen MTTE sein Produktportfolio und sein Servicenetz in Europa kontinuierlich aus. Im Fokus der Expansion steht dabei die Strategie zur schrittweisen Elektrifizierung sämtlicher Geräteklassen – von der Transporter-Kühlmaschine bis zum Trailer-Kühlgerät. »Der Trend zur Elektrifizierung von Transport-Kühlaggregaten nimmt in Europa weiter Fahrt auf und wir unterstützen diese Entwicklung proaktiv mit unseren Produkten«, erklärte Reckhorn. »Insbesondere Transporteure, die im City- und regionalen Verteilerverkehr aktiv sind, suchen nach emissionsfreien Lösungen, um ihre Kühllogistik-Services weiterhin überall anbieten zu können. Mit unserem Portfolio an Elektro-Kühlaggregaten von Mitsubishi bieten wir für alle Fahrzeugklassen die passenden Geräte.«

Zusammen mit dem Kunden Emmi Schweiz AG präsentierte MTTE exklusiv auf der IAA eine vollelektrische, emissionsfreie Kühlfahrzeugkombination mit TEU-Kühlaggregaten von Mitsubishi – bestehend aus Mercedes eActros Solo-LKW und Anhänger. Beide Fahrzeuge sind mit TEU-Kühlaggregaten bestückt.



KLAR ZUR WENDE!

Beim Zukunftstag Nutzfahrzeuge diskutierten Vertreter aus Politik, Transportwirtschaft, Industrie und Infrastruktur, wie sie gemeinsam den Hochlauf emissionsfreier LKW voranbringen können.

Die Technologien für emissionsfreie Nutzfahrzeuge sind verfügbar. Jetzt entscheidet sich der Markthochlauf daran, ob Infrastruktur, Energieversorgung und planbare politische Rahmenbedingungen Schritt halten. Dieses Fazit stand im Mittelpunkt des Zukunftstags Nutzfahrzeuge 2026, den der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. gemeinsam mit Dekra Ende Juli veranstaltet hat. Schauplatz war der Dekra Lausitzring, Europas größtes herstellerunabhängiges Prüf- und Testzentrum für die Mobilität der Zukunft. Knapp 300 Gäste waren dabei, als Vertreter aus Politik, Transportwirtschaft, Fahrzeugindustrie sowie Energie- und Ladeinfrastruktur darüber diskutierten, wie der Umstieg auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge wirtschaftlich und praxistauglich gelingen kann.

Der Business Case entscheidet

Einigkeit bestand darüber, dass der Hochlauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge heute nicht mehr an der Fahrzeugtechnik scheitert: Fahrzeughersteller, Trailer-Industrie und Technologieanbieter bringen zunehmend marktreife Lösungen auf die Straße. Entscheidend sei, dass der Business Case entlang der gesamten Wertschöpfungskette funktioniere. Hersteller brauchen verlässliche Nachfrage, um Kapazitäten auszubauen und Kosten zu senken. Für Transportunternehmen zählen wirtschaftliche Gesamtkosten, das passende Einsatzprofil sowie eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur mit ausreichenden Netzkapazitäten und wettbewerbsfähigen Energiepreisen. Betreiber von Ladeinfrastruktur wiederum benötigen planbare Netzan Anschlüsse, belastbare Auslastungsperspektiven und verlässliche politische Rahmenbedingungen.



Auf dem Podium des Zukunftstags (von links): Dr. Claudia Elif Stutz, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Frederick Rumpf, Gründer und Geschäftsführer Fleetboost, Maximilian von Lötbecke, Geschäftsführer Renault Trucks Deutschland, Sylvia Diederichsmeier, Head of Sales Mercedes-Benz Trucks & Fuso, Prof. Dr. Dirk Engelhardt, BGL-Vorstandssprecher und Moderatorin Claudia Bechstein.

Die Diskussionen machten deutlich, dass batterieelektrisch getriebene LKW heute im Betrieb schon kostengünstiger sein können als dieselgetriebene – erst recht dann, wenn Speditionen die Chancen nutzen, die für das Depot-Laden in der Stromproduktion durch eigene Photovoltaik-Anlagen stecken. Einigkeit herrschte allerdings auch darüber, dass insbesondere Planbarkeit durch verlässliche langfristige politische Rahmenbedingungen sowie schnellere Netzan Anschlüsse und eine bessere Verzahnung von Depot- und öffentlicher Ladeinfrastruktur entscheidend sind, um den Hochlauf weiter zu beschleunigen. »Unsere Unternehmen sind bereit, in die Antriebswende zu investieren. Dafür brauchen sie jedoch mehr als ein physisch verfügbares Fahrzeug«, stellte Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des BGL, klar. »Netzan Anschluss, Ladeleistung, Energiepreis, Tourenplanung und Kundenanforderungen müssen zu einem wirtschaftlich tragfähigen Gesamtsystem zusammenfinden. Erst dann wird daraus ein skalierbares Modell für den Mittelstand.«

1 Milliarde Fördermittel für vier Jahre

Für die Bundesregierung sprach Dr. Claudia Elif Stutz, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr. In ihrer Keynote betonte sie, der Bund sei beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur entlang der Autobahnen in der Pflicht – und bereits in der Umsetzung. Die Ausschreibung für das Schnellladnetz mit insgesamt 350 Standorten sei teilweise auf dem Weg, teilweise schon abgeschlossen. Im Jahr 2030 soll es im Kernnetz alle 60 Kilometer eine Anlage geben; im Gesamtnetz alle 100 Kilometer. Zusätzlich stellt der Bund in den nächsten vier Jahren insgesamt eine Milliarde Euro an Fördermitteln für Ladeinfrastruktur in den Depots der Transportunternehmen bereit.

Bei Fahrdemonstrationen auf der Rennstrecke konnten batterieelektrische Nutzfahrzeuge unter realen Bedingungen erlebt werden. Darüber hinaus erhielten die Teilnehmer Einblicke in das Dekra Batterie Test Center, in dem Batteriesysteme unter mechanischen, thermischen und elektrischen Extrembelastungen auf Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Lebensdauer geprüft werden. ◀

BLAUPAUSE FÜR E-LKW-KÜHLTRANSPORTE

Bäko Süd-West fährt die ersten E-LKW mit Ecooltecs Transportkälteanlage TM182 in Deutschland. Montageposition und Bauart der Ecooltec-Anlage bieten Bäko Süd-West entscheidende Vorteile in der Transportpraxis, denn die Lage des Lagers der Genossenschaft macht klare Vorgaben.

Bäko Süd-West hat zwei Mercedes-Benz eActros 400 mit der Ecooltec-Transportkälteanlage TM182 übernommen. Eine besondere Premiere für den Bäckereibedarf-Großhändler und für Ecooltec: Dabei handelt es sich um die ersten beiden rein elektrisch angetriebenen Lkw mit der ebenfalls rein elektrisch angetriebenen Ecooltec-Transportkälteanlage in Deutschland. Für Jochen Früauff, Geschäftsführer von Bäko Süd-West, sind die ganzheitlich elektrifizierten, besonders nachhaltigen LKW keine Nischenlösung, sondern Allrounder, deren Einsatz für das Unternehmen auch wirtschaftlich Sinn ergibt. Bäko versorgt Bäcker und Konditoren mit allem, was sie für ihr Geschäft benötigen – von Rohstoffen über Handelswaren und Verpackungsmaterialien bis hin zu Maschinen und Ladeneinrichtungen. Das Sortiment der Genossenschaft umfasst rund 16 000 Artikel, die ungekühlt, gekühlt oder tiefgekühlt transportiert werden. Bäko Süd-West mit Sitz in Edingen-Neckarhausen bei Mannheim ist eine von 25 Regionalgenossenschaften und liefert das Sortiment inzwischen besonders klimafreundlich aus. Dazu betreibt das Unternehmen mehrere rein elektrisch angetriebene LKW.

Zum Fuhrpark gehören nun auch zwei dreiaxlige Mercedes-Benz eActros 400 mit einem Multitemp-Aufbau von Karosseriewerk Meyer und der Ecooltec-Transportkälteanlage TM182. Weder die beiden LKW noch deren Transportkälteanlagen, die über den DC-ePTO des Motorwagens Strom aus der Antriebsbatterie beziehen, emittieren im Betrieb Schadstoffe oder CO₂.

Zudem erzeugen die Ecooltec-Systeme Kälte ausschließlich mit den natürlichen Kältemitteln R1270 (Propen) und R744 (CO₂). Diese besitzen ein vernachlässigbares Treibhausgaspotenzial mit einem Global Warming Potential (GWP) von höchstens eins – die bislang überwiegend verwendeten fluorierten Kältemitteln R452A und R410A haben GWP-Werte von mehr als 2000.

Premiere in Deutschland

Das ganzheitlich elektrifizierte System, das die ökologischen und wirtschaftlichen Anforderungen moderner Transportketten erfüllt, war für Früauff ausschlaggebend für die Beschaffung. »Der Mercedes-Benz eActros 400 mit Ecooltec-Transportkälteanlage markiert für unser Unternehmen einen konsequenten Schritt in Richtung einer zukunftsfähigen, emissionsarmen



Einer von zwei Mercedes-Benz eActros 400 mit Ecooltec TM182, die das Land Baden-Württemberg im Rahmen von »BW-e-Nutzfahrzeuge« gefördert hat.



»Wir benötigen verlässliche Politik, um zu dekarbonisieren.«
Jochen Früauff

Logistik. In diesem Projekt steckt erhebliche Pionierarbeit. Aber das Fahrzeug ist für uns kein Leuchtturmprojekt oder eine Nischenlösung, sondern ein Allrounder, der alle unsere Touren bedienen kann. Damit schaffen wir eine Blaupause für künftige E-LKW-Kühltransporte, die Effizienz und Nachhaltigkeit vereinen«, erklärt er.

Das Liefergebiet von Bäko Süd-West reicht bis nach Frankfurt, Buchen im Odenwald, Karlsruhe und Pirmasens. Die Fahrstrecken können rund 300 Kilometer lang sein und bis zu 15 Stopps umfassen. Die TM182 ist gerade für anspruchsvollste Aufgaben ausgelegt. »Die Ecooltec-Technologie hat uns durch ihre Leistungsfähigkeit überzeugt. Wir müssen keine Kompromisse bei Qualität, Temperaturführung oder Reichweite eingehen«, bestätigt Früauff.

Doch unterm Strich muss auch die Wirtschaftlichkeit stimmen. »Wir sind Kaufleute, für uns steht der wirtschaftliche Nutzen an erster Stelle. Kein Kunde will zusätzlich dafür zahlen, dass wir seine Waren mit einem Zero-Emission-LKW liefern«, erklärt der Geschäftsführer. Deswegen haben er und sein Fuhrpark- und Nachhaltigkeits-Team zu Beginn des Projekts mit spitzem Bleistift gerechnet. »Die fixen Kosten sind

wegen des höheren Kaufpreises des batterieelektrischen LKW höher als bei vergleichbaren Modellen mit Dieselantrieb. Die variablen Kosten fallen jedoch deutlich geringer aus, sodass wir unterm Strich Gesamtbetriebskosten auf einem ähnlichen Niveau errechnet haben. Wir laden unseren eigenen PV-Strom, benötigen kein Adblue, zahlen auf 60 Prozent unserer Relationen keine Maut und der Wartungsaufwand für E-LKW und die Ecooltec-Kälteanlage ist vergleichsweise gering. Außerdem kosten natürliche Kältemittel im Servicefall deutlich weniger als F-Gase«, berichtet Geschäftsführer Früauff. Bezogen auf die Ecooltec-Technologie plant er mit einem Einsparpotenzial von mindestens 4000 Euro pro Jahr und Fahrzeug.

60 000 Euro Landesförderung

Zunächst war der Einsatz natürlicher Kältemittel für Früauff aber ein Teil des innovativen Technologiepakets von Ecooltec und nicht der ausschlaggebende Kaufgrund. Durch die Verknappung der Kältemittel aufgrund der F-Gas-Verordnung sind die Preise für synthetische Kältemittel mit hohem GWP kräftig gestiegen. »Dadurch wird der Service an herkömmlichen Transportkälteanlagen erheblich teurer.

Somit haben die europäischen Verordnungen, die Kälteanlagen betreffen, inzwischen einen hohen Einfluss auf unsere Entscheidungen«, ergänzt Fuhrparkleiter Oleg Anschütz. Das Förderprogramm »BW-e-Nutzfahrzeuge« des Landes Baden-Württemberg hat am Ende den Unterschied gemacht. Mit 60 000 Euro hat das Land die Unterhalts- und Betriebskosten der beiden LKW bezuschusst. Dadurch fahren die ganzheitlich elektrifizierten Kühlfahrzeuge nun deutlich günstiger als Dieselmotoren.

Fahrer loben ruhigen Lauf und einfache Bedienbarkeit

Hinzu kommt, dass Bäko Süd-West mit diesen Fahrzeugen in Umweltzonen keinen Einfahrbeschränkungen unterliegt. Unbezahlbar sind laut Früauff die Reaktionen der Kunden. »Sie sind begeistert, wenn wir mit den E-LKW anliefern. Das ist top für unser Image!«, sagt er. Die Fahrer sind ebenfalls sehr zufrieden mit den Zero-Emission-LKW. »Sie loben vor allem den ruhigen Lauf der Transportkälteanlagen«, berichtet Fuhrparkchef Anschütz.

Zudem sind die Fahrer von der einfachen Bedienbarkeit der TM182 beeindruckt. »Da sich die Anlage über ein zentrales Bedienelement und nur

Anzeige

Himmelsleiter.

Energieeffiziente Kühl- und Tiefkühlhäuser.



Bei der Übergabe (von links): Bäckos Leiter Logistikservice und Flottenmanager Sven Strauch, Ecooltec-CEO Henning Altbäumer, Bäko Süd-Wes -Geschäftsführer Jochen Früauff und Fuhrparkleiter Oleg Anschütz.

wenige Tastenbefehle steuern lässt, ist die Bedienung einfach zu erlernen«, berichtet er.

Für die TM182 sprechen darüber hinaus standort- und einsatzspezifische Anforderungen von Bäko Süd-West. »Die Lage in einem gewachsenen Industriegebiet stellt besondere technische Anforderungen an unsere LKW«, erklärt Anschütz. Die Zufahrt zum Lager ist beengt, sodass die LKW nicht mehr als 10,15 Meter Länge messen dürfen, um problemlos an die Rampen zu gelangen. Gleichzeitig dürfen die Fahrzeuge eine bestimmte Höhe nicht überschreiten, um alle Ladestellen anfahren zu können. Ein Stirnwandaggregat würde daher einen kürzeren Aufbau erfordern und so Ladeplätze kosten. Herkömmliche Transportkälteanlagen, die in eine Dachnische integriert werden, verringern wiederum die Ladehöhe auf weniger als 1,9 Meter, sodass kein Rollbehälter oder keine hoch gepackte Palette mehr unter den Deckenverdampfer passt. »Die Ecooltec-Anlage ermöglicht uns, in gewohntem Maß leistungsfähig zu sein«, sagt Geschäftsführer Früauff.

Die TM182 besitzt eine extrem flache Bauhöhe von nur 250 Millimetern.

Durch das kompakte Design lässt sie sich ohne nennenswerten Verlust des Ladevolumens in den Aufbau integrieren. Unterflur-Kälteanlagen kommen für den Fuhrparkleiter ebenfalls nicht in Frage, da E-LKW mit kurzem Radstand wegen der Batteriepacks kaum ausreichenden Platz bieten.

Strommenge reicht nicht für alle Nutzfahrzeuge

Die individuellen Einsatzvoraussetzungen bei Bäko Süd-West sind für den Betrieb von E-LKW gut: »Die Fahrzeuge starten frühmorgens auf ihre Runde und kommen schon um 13 Uhr wieder zum Betriebshof zurück, sodass sie gerade in den Sommermonaten noch sechs Stunden lang mit sauberem, klimafreundlichem Strom aus unserer eigenen Photovoltaik-Anlage direkt geladen werden können«, berichtet Sven Strauch, der unter anderem für die Leitung des Logistikservice und Flottenmanagement der Genossenschaft zuständig ist. Etwas mehr als 700 kW erzeugt die Anlage auf den Hallendächern – genug, um die LKW für die nächste Tour zu laden. Bislang betreibt Bäko Süd-West vier Ladepunkte mit jeweils 360 kW maximaler Ladeleistung.

Auch die Ladeinfrastruktur wurde bezuschusst, an dieser Stelle vom Bund aus dem Sondervermögen Energie- und Klimafonds mit insgesamt 56 000 Euro.

»Wir wollen die Dekarbonisierung der Logistik mitgestalten und noch weitere Fahrzeuge auf E-Antrieb umstellen. Die Beschaffung richtet sich aber nach der technisch möglichen Ladeinfrastruktur«, sagt Früauff. Der Betrieb will zwar seinen Transformator vergrößern und die Niederspannungshauptverteilung erweitern, um zusätzliche Ladestationen zu errichten und weitere Diesel-LKW durch batterieelektrische Modelle zu ersetzen, doch auch dann wird die verfügbare Strommenge nicht ausreichen, um alle der knapp 40 Nutzfahrzeuge auf E-Antrieb umzustellen. Der Geschäftsführer adressiert auch noch einen zweiten Kritikpunkt. »Für Unternehmen, die in Nachhaltigkeit investieren wollen, ist eine nachhaltige Förderpolitik wichtig. Nur mit langfristig verbindlichen Zusagen haben sie Planungssicherheit und können dauerhaft wirtschaftlich agieren. Ich würde mir hier von den Regierenden mehr Verlässlichkeit wünschen«, appelliert er. ◀

MILCH MIT DURCHGÄNGIGER SYSTEMLANDSCHAFT

Die NÖM AG hat im Zuge eines umfassenden Automatisierungsvorhabens SAP EWM inklusive MFS eingeführt. Dafür vertraute der Milchkonzern auf die Expertise von Knapp IT Solutions GmbH. Die Lösung wird sowohl am Hauptstandort Baden als auch in Guntramsdorf eingeführt.

Die NÖM AG ist eines der führenden Unternehmen in der österreichischen Milchwirtschaft. Mit rund 1300 Mitarbeitern verarbeitet sie täglich über 1,5 Millionen Kilogramm Milch von rund 2200 regionalen Vertragsbauern zu einem breiten Produktsortiment. Die vollständig integrierte Logistik – von der Produktion bis zur Distribution – sieht das Unternehmen dabei als einen zentralen Erfolgsfaktor für kurze Wege, schnelle Abläufe und höchste Frische. »Unsere 360°-Kompetenz entlang der gesamten Wertschöpfungskette ermöglicht es uns, Kunden und Partner jederzeit verlässlich bedienen zu können. Um diese starke Position weiter zu festigen und den steigenden Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden, tätigen wir mit dem neuen vollautomatisierten Hochregallager am Standort Baden die größte Einzelinvestition in der Geschichte der NÖM AG,« erklärt der NÖM-Vorstand Josef Simon.

Im Rahmen dieser Erweiterung fand auch eine Evaluierung der bestehenden Lösung im Bereich Warehouse Management (WMS) und Warehouse Control System (WCS) am Standort statt. »Eine Investition in neue Automatisierung macht nur Sinn, wenn das bestehende Software-Setup dies auch tragen kann. In der NÖM AG verfolgen wir eine SAP-IT-Strategie. Das Projekt in Baden war für uns die passende Gelegenheit, SAP EWM einzuführen«, so Simon. »Knapp überzeugte uns dabei mit fundierter SAP-Expertise hinsichtlich der anbieterunabhängigen Integration von Lagerautomatisierung sowie mit umfassendem Know-how im Bereich SAP EWM MFS.«



Die NÖM AG führt mit Knapp am Standort Baden SAP EWM ein.

Phasenbasierte Einführung

Die Implementierung von SAP EWM by Knapp erfolgt schrittweise, um einen reibungslosen Übergang im laufenden 24/7-Produktionsbetrieb sicherzustellen. Den Anfang bildete das rein manuelle Lager in Guntramsdorf mit einer sukzessiven Produktivnahme von Kunden und Ländern im neuen System. Seit Mai 2025 ist diese Umstellung abgeschlossen und die Software steuert sämtliche Logistikprozesse vom Wareneingang bis zum Warenausgang. »Bei der Einführung von SAP EWM an mehreren Standorten hat sich ein schrittweises Vorgehen bewährt. Der Aufbau beginnt in einfacheren Lagerumgebungen und wird systematisch auf komplexere und stärker automatisierte Standorte erweitert. So lassen sich Know-how und Systemverständnis im Unternehmen nachhaltig aufbauen,« erläutert Gerald Lassau, Geschäftsführer Knapp IT Solutions GmbH.

Im nächsten Schritt erfolgte die Einführung am automatisierten Hauptstandort in Baden. Im Fokus stand die nahtlose Integration zweier erweiterter Produktionslinien. Seit Juni 2026 übernimmt SAP EWM by Knapp die automatisierte Verein-

nahme fertig produzierter Paletten, deren Zwischenlagerung sowie den bedarfsgerechten Transport und die effiziente Verteilung an weitere Lagerstandorte.

Nahtlose Integration des neuen Hochregallagers

Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist zudem das neue vollautomatisierte Hochregallager am Standort Baden. Dieses verfügt über acht Gassen und rund 26 000 Palettenstellplätze und ist eine wesentliche Erweiterung der bestehenden Logistikinfrastruktur. Für die nahtlose Einbindung kommt SAP EWM inklusive MFS (Materialflusssteuerung) zum Einsatz. Die WMS- und WCS-Lösung ermöglicht eine direkte Kommunikation mit den SPS-Steuerungen der Automatisierung, sodass auf zusätzliche Middleware verzichtet werden kann. Durch diese Architektur entsteht eine durchgängige end-to-end SAP Systemlandschaft. NÖM profitiert damit von schnelleren und transparenteren Prozessen, einer deutlich reduzierten Systemkomplexität sowie einer hohen Skalierbarkeit für zukünftige Anforderungen. Die Inbetriebnahme des Hochregallagers mit SAP EWM MFS by Knapp ist für das erste Quartal 2027 geplant. ◀

NICHT MEHR VERLADEN LASSEN

Ende Juli hat Fryte Mobility den nach eigenen Angaben ersten zentralen Reservierungsservice Deutschlands für eTruck-Ladepunkte verschiedener Betreiber gestartet. Der Rollout erfolgte an fünf Standorten mit sieben Ladepunkten. Einen Monat später wurde eine Kooperation mit dem »Depot Club« von Smartrics angekündigt.

Der Elektro-LKW kann sich schon heute im Betrieb rechnen, darauf wies gerade der »Zukunftstag Nutzfahrzeuge« wieder hin (siehe Seite 21). Insbesondere trifft das zu, wenn zum Laden der Batterie-Trucks von den Betreibern mit Photovoltaikanlagen selbsterzeugter und damit günstiger Strom verwendet wird. Müssen doch Ladepunkte außerhalb der eigenen Komfortzone verwendet werden, ist die Preisfrage ein zentrales Entscheidungskriterium.

Mit dem Smartrics Depot Club existiert ein Netzwerk, das Logistikunternehmen miteinander verbindet. Im Depot steht für Logistikunternehmen an erster Stelle, E-LKW bedarfsgerecht geladen und terminsicher bereitzustellen. Der Depot Club soll seinen Mitgliedern zusätzliche Sichtbarkeit verschaffen und das Potential einer besseren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur eröffnen. Damit könne sich Depot Ladeinfrastruktur schrittweise von einem reinen Kostenfaktor zu einem wirtschaftlichen Energiehub entwickeln, beschreibt Smartrics das Ziel.

Ende August hat die Münchener Matchmaking-Plattform Fryte angekündigt, mit Smartrics zu kooperieren. Die Partner wollen Depot- und öffentliche Ladeinfrastruktur für E-LKW in Österreich und Deutschland verbinden. Damit soll ein offenes, betreiberübergreifendes Netzwerk für den elektrischen Güterverkehr entstehen.

Ladeinfrastruktur reservieren

Ende Juli hat Fryte Mobility bereits als nach eigenen Angaben erster Anbieter



Fryte hat im süddeutschen Raum angefangen, auch Reservierungen für Ladepunkte anzubieten.

in Deutschland die Reservierung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für E-Lkw CPO-übergreifend in den Regelbetrieb gebracht. CPO steht für »Charge Point Operator« und meint den Betreiber eines Ladepunktes. Gemeinsam mit Energie Südbayern und Dettendorfer Energy ist Fryte an fünf Standorten in Bayern gestartet – nutzbar für Speditionen und Frachtführer. Den Anfang haben der Autohof Inntaler in Raubling, die MCS Ladeparks in Langenbruck und Pentling sowie Standorte in Wallersdorf und Aichach gemacht. In der ersten Rollout-Phase sind sieben Ladepunkte über die Fryte Plattform reservierbar – alle eTruck-spezifisch ausgelegt, mit Durchfahrlösung und einer Leistung von 400 kW. In den kommenden Monaten kommen laut Planung von Fryte weitere Standorte dazu.

Die fünf Start-Standorte liegen an zentralen Verkehrsachsen in Bayern: Raubling an der A93 (Inntalautobahn), Langenbruck direkt an der A9, Pentling im Kreuz von A93 und B16, Wallersdorf an der A92 sowie Aichach an der B300, die als Verbindung zwischen A8 und A9 den Großraum Augsburg mit Ingolstadt und Regensburg verknüpft. Für Speditionen bedeute das, dass sich Ladevorgänge direkt entlang bestehender Routen einplanen lassen, ohne Umwege oder zusätzliche Standzeiten, betont Fryte.

Erster Rollout im öffentlichen Netz

Mit dem Rollout will Fryte die eTruck-Reservierung erstmals im Regelbetrieb etablieren, zugänglich für alle Speditionen und Frachtführer, nicht nur für einzelne Partner. Das Münchener



Smatrics EnBW betreibt in Regau in Oberösterreich einen Ladepark mit Ultraschnellladern für LKW und PKW.

Unternehmen bündelt öffentliche und halböffentliche Ladepunkte verschiedener Betreiber auf einer interoperablen Plattform: Speditionen reservieren Ladeslots über eine einzige Schnittstelle – unabhängig davon, wer die Ladepunkte betreibt. Das soll mehr Auswahl und Transparenz für Logistiker und eine planbarere Auslastung für Betreiber schaffen.

Frytes Anspruch reicht über den öffentlichen Raum hinaus: Die Plattform bindet ebenso Depot- und Shared-Depot-Ladeinfrastruktur an und will Reservierung damit interoperabel für jeden Use Case des eTruck-Ladens machen – vom Werksgelände über gemeinsam genutzte Depots bis zur öffentlichen Autobahnraststätte.

Technische Integration über OCPI

Technische Grundlage der Anbindung ist OCPI, das Open Charge Point Interface. Dabei handelt es sich um einen offenen Kommunikationsstandard in der Elektromobilität. Fryte bindet sich per OCPI direkt an das Charge Point Management System des jeweiligen Betreibers an. Dieser Standard-Ansatz ist die Voraussetzung dafür, dass die Reservierung CPO-übergreifend funktioniert und sich mit jedem weiteren Standort und Betreiber skalieren lässt. »Mit diesem Rollout zeigen wir, dass Ladepunktreservierung für E-LKW im Regelbetrieb funktioniert – verlässliche Ladeslots genau dann, wenn Speditionen sie unterwegs brauchen.

Klar ist aber auch: E-LKW laden nicht nur öffentlich. Nachdem wir halböffentlich mit MAN Truck & Bus gestartet sind, freuen wir uns sehr, mit Dettendorfer Energy und der ESB den ersten öffentlichen Ladeparkbetreiber dabei zu haben«, erläutert Maximilian Zähringer, CEO von Fryte Mobility. Markus Oelsner, Co-Geschäftsführer von Dettendorfer Energy, ergänzt: »Mit Fryte machen wir unsere Ladepunkte für Speditionen planbar. Dies ist einer der Bausteine, um Logistikern die Angst vor der Elektromobilität zu nehmen.«

Ladeinfrastruktur für E-LKW in die Routenplanung integrieren

Durch die Kooperation von Smatrics mit Fryte können Depothaber nun ihre Infrastruktur auch über die Grenzen des Smatrics Clubs hinaus anbieten. Integriert werden dabei nicht nur die Standorte des Depot Clubs, sondern auch von Smatrics betriebene öffentliche Ladepunkte in die Routen- und Ladeplanung der Logistiker. Damit gewinnt man einen Full-Service Betreiber für Planung, Bau, Betrieb und Vermarktung von Schnellladeinfrastruktur, der auf über zehn Jahre Erfahrung in der Elektromobilität zurückgreift, freut sich Fryte. Smatrics ist ein Tochterunternehmen von Verbund und EnBW Energie Baden-Württemberg AG und betreibt rund 20 000 Ladepunkte.

Fryte macht die Ebenen der öffentlichen Ladepunkte und der teilöffent-

lichen Depotstandorten in der Routen- und Ladeplanung der Logistiker sichtbar.

Technische Grundlage der Zusammenarbeit ist auch hier OCPI. Da beide Partner auf diesen Branchenstandard setzen, konnte die Integration der Ladepunkte rasch umgesetzt werden, berichten die Unternehmen. In einem ersten Schritt wurden die Standorte in der Routenplanung sichtbar und nutzbar gemacht. Ab 2027 soll auch die Reservierung ausgewählter Ladepunkte möglich sein. Perspektivisch sollen Reservierungsdaten zudem an das Energiemanagementsystem der Standorte übergeben werden, um Netz- und Ladeprozesse zusätzlich abzusichern.

»Ladeinfrastruktur für E-LKW funktioniert nur, wenn sie über Betreiber Grenzen hinweg planbar ist – für die Disposition zählt nicht, wer den Ladepunkt betreibt, sondern dass er zur Route passt«, ist Zähringer überzeugt. »Viele unserer Depot-Kunden möchten ihre Ladeinfrastruktur zeitlich gezielt für externe Nutzung öffnen, um ihre Auslastung zu maximieren. Gleichzeitig soll der Zugang aber nur bestimmten Nutzergruppen offenstehen, und sich auf den LKW konzentrieren«, erläutert Sita Meek, Head of Product bei Smatrics. »Durch die Kooperation mit Fryte verbessert sich die Sichtbarkeit und die Planbarkeit. Genau so muss ein offenes Peer-to-Peer Ökosystem in der E-Logistik funktionieren.«

E-NEUHEIT MIT HOHER NUTZLAST

Mit der Coolerbox3.0 auf dem neuen Iveco eMoovy können Kress Kühlfahrzeuge jetzt voll-elektrisch unterwegs sein – und das bei Tiefkühltemperatur. Das Fahrzeug vereint emissionsfreies Fahren mit hoher Transportkapazität und ist nach Überzeugung des Herstellers perfekt für den urbanen Verteilerverkehr.

Vollelektrisch unterwegs, bis zu 900 Kilogramm Nutzlast und uneingeschränkt tiefkühltauglich: Mit dem ersten Kühlaufbau auf Basis des neuen Iveco eMoovy will der Meckesheimer Fahrzeugbauer Kress eine Fahrzeuglösung bieten, die gezielt für die Anforderungen der urbanen Kühl- und Tiefkühllogistik entwickelt wurde. Das aerodynamisch optimierte Design und die moderne Leichtbauweise der Coolerbox3.0 sollen den Energiebedarf des Gesamtfahrzeugs reduzieren und zusätzliche Nutzlastreserven schaffen. Der rund 600 Kilogramm leichte Aufbau bietet einen großzügigen Laderaum und deckt laut Kress einen Temperaturbereich von -20°C bis +10°C ab. Die Innenmaße des Kühlfahrzeugs sind 2520 mal 1870 mal 1920 Millimeter.

Serienmäßig praxisgerecht ausgestattet

Die Serienausstattung des Fahrzeugs ist nach Überzeugung von Kress praxisgerecht. Es verfügt über integrierte Türverschlüsse für bessere Optik



Auf Basis von Iveco Moovy bietet Kress Fahrzeugbau nun eine Coolerbox 3.0.

und erhöhten Diebstahlschutz. Die Seitentür ist 900 Millimeter breit. Der Laderaum wird von Longlife-LED mit Bewegungssensor beleuchtet. Zur Ladungssicherung gibt es Airlineschienen mit Teleskopstange. Der Aufbau ist laut Kress HACCP-zertifiziert und verfügt über eine Govi Arktik Kühlmaschine mit App-Steuerung.

»Mit der Coolerbox3.0 auf dem neuen Iveco eMoovy zeigen wir, dass Elektromobilität im temperaturgeführten Transport keine Kompromisse mehr verlangt«, ist Geschäftsführer Joachim Kress überzeugt. Das Unternehmen betont, dass die Nutzlast von bis zu 900 Kilogramm in dieser Fahrzeugklasse neue Maßstäbe setze und insbesondere für Lebensmittelhandel, Gastronomie, Catering sowie Pharma- und Frischelogistik entscheidende wirtschaftliche Vorteile biete. ◀

Sonderaktion im dritten Quartal

Die Coolerbox Profi in Frische- oder Tiefkühlausführung bietet Kress im dritten Quartal zu festen Aktionskonditionen. Dazu gibt es ein umfangreiches Ausstattungspaket und zwei Jahre Kress-Gewährleistung. Das Aktionsmodell bietet Frische bis 0°C oder Tiefkühlung bis -20°C und laut Kress eine hochwertige Tiefkühl-Isolierung bei allen Temperaturbereichen. Die Ladekapazität beträgt 210 E2-Kisten oder fünf Europaletten und abhängig von Fahrgestell und Ausstattung bis zu 1000 Kilogramm Nutzlast. Die Innenmaße betragen 3320 mal 1870 mal 1920 Millimeter. Das Fahrzeug hat eine Seitentür rechts und eine Ladungssicherungs-Zurrschiene. Bei der Tiefkühlvariante ist ein Temperaturschreiber installiert. Die Bestellung der Aktionsmodelle muss bis Ende September erfolgen, die Auslieferung spätestens bis 30. Oktober.

Der Laderaum bietet Innenmaße von 2520 mal 1870 mal 1920 Millimeter.



MAUTRABATT ALS HEBEL

Die Stellplatznot gehört zu den Infrastrukturproblemen, die auch die Kühltransportbranche plagen. Auf dem Mobilitäts- und Logistik-Gipfel der Mittelstands- und Wirtschaftsunion in Niedersachsen diskutierten Politik und Wirtschaft über Lösungsideen.

Wie lässt sich der akute LKW-Stellplatzmangel entlang deutscher Autobahnen zügig beheben? Um diese Zukunftsfrage ging es bei der hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion »Mobilität und Logistik – Herausforderungen und Lösungsansätze« in der Truck Lounge des Ecopark Emstek Ende vergangener Woche. Die Veranstaltung brachte unter anderem Bundesverkehrsminister Steffen Bilger, die Parlamentarische Staatssekretärin Gitta Connemann sowie Dr. Jan-Philipp Weers, Leiter Bosch Road Services, zusammen.

Vorhandene Kapazitäten digital besser nutzen

Der Logistikstandort Deutschland leidet unter einer massiven Infrastrukturlücke: Nach aktuellen Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fehlen bundesweit rund 19.630 Lkw-Stellplätze. Das führt zu überlasteten Rastanlagen, gefährlichem Falschparken und erheblichem Suchverkehr. Bosch Road Services setzt hier mit einem digitalen Plattformansatz an, der vorhandene, ungenutzte private Stellplatzkapazitäten in Autobahnnähe sichtbar und reservierbar macht.

Ein zentraler Impuls von Bosch fand auf dem Gipfel besonders großen Zuspruch: der Vorschlag einer nutzungsbezogenen Maut. Das Konzept sieht vor, dass Speditionen, die für ihre Lkw private und sichere Stellplätze buchen, einen Mautrabatt erhalten. Dadurch würde die aktuelle Doppelbelastung entfallen, bei der Transportunternehmen über die Maut staatliche Infrastruktur finanzieren, gleichzeitig aber für private Stellplätze extra zahlen müssen. Dies würde einen starken wirtschaftlichen Anreiz schaffen, bestehende private Kapazitäten zu nutzen und die Verkehrssicherheit sofort zu erhöhen. Dr. Jan-Philipp Weers, Leiter Bosch Road Services, betonte die Dringlichkeit digitaler Vernetzung: »Wir werden die Stellplatzlücke nicht durch Neubau der öffentlichen Hand schließen können. Eine nutzungsbezogene Maut schafft den notwendigen wirtschaftlichen Anreiz für private Investoren neue Flächen zu schaffen und Speditionen haben keinen Grund mehr, vermeintlich kostenlose öffentliche Parkflächen privaten Parkplätzen vorzuziehen. Die Privatwirtschaft baut schneller und kostengünstiger.«

Politik signalisiert Offenheit für innovative Konzepte Die anwesenden politischen Vertreter, darunter Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und die Parlamentarische Staatssekretärin Gitta Connemann, unterstrichen in der Diskussion die Dringlichkeit, beim Thema Infrastruktur schnell vom Re-



Auf dem Podium im Ecopark Emstek diskutierten Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Logistik über konkrete Lösungen für die Herausforderungen des Straßengüterverkehrs.

den ins Handeln zu kommen. Bilger hob hervor, dass dem Verkehrsministerium derzeit historische Investitionsmittel für Infrastrukturprojekte zur Verfügung stünden und innovative Ideen aus der Praxis ausdrücklich erwünscht seien.

Die Lösungsansätze von Bosch – insbesondere die Umstellung von einer strecken- zu einer nutzungsabhängigen Maut – stießen bei den politischen Vertretern auf sehr offene Ohren. Es herrschte Einigkeit darüber, dass sich der akute Stellplatzmangel nur durch ein intelligentes Zusammenspiel aus privatem Engagement, staatlicher Förderung und digitalen Lösungen entschärfen lässt.

Unternehmerischer Praxisbezug im Fokus

Walter Lohmann, der als Moderator durch den Abend führte und gleichzeitig Vorstandsmitglied der Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) Niedersachsen ist, brachte die Perspektive der Betreiberseite in die Debatte ein. Als Inhaber des Verkehrsausbildungszentrums (VAZ) GmbH sowie Betreiber der Truck Lounge und des umliegenden Areals im Ecopark Emstek kennt er die Herausforderungen von Infrastruktur und Fahrermangel aus der täglichen Praxis:

»Die Branche braucht keine rein theoretischen Debatten mehr, sondern umsetzbare Konzepte. Als Betreiber und Ausbilder sehe ich täglich, wie dringend verlässliche Lösungen für unsere Fahrer sind. Wenn Politik, Wirtschaft und innovative Plattformanbieter wie Bosch an einem Tisch sitzen, entstehen genau die praxisnahen Impulse, die wir für den Logistikstandort Deutschland brauchen.«

INTEGRALES SYSTEM FÜR KALT UND WARM

Gallikers Kapazitäten sind durch ein modernes, temperaturgeführtes Verteilzentrum am bestehenden Standort im Tessin erweitert worden. Die Tiefkühlbereiche werden darin mit dem natürlichen Kältemittel Kohlendioxid CO₂ gekühlt.

Die Galliker Transport AG hat ihre Kapazitäten am Standort Sant'Antonino im Schweizer Kanton Tessin ausgebaut. Neben dem bestehenden Logistikcenter 1 ist im Mai 2026 ein neues, hochmodernes, temperaturgeführtes Logistikcenter in Betrieb genommen worden. Das Gebäude verfügt über Lagerbereiche in verschiedenen Temperaturzonen, die mit modernen und nachhaltigen Kälteanlagen klimatisiert werden. Neben den Temperaturen wird in den Ambient Lagerbereichen auch die relative Luftfeuchtigkeit präzise geregelt. Die Tiefkühlbereiche mit Temperaturen von -22 bis -25 °C umfassen 2250 Quadratmeter, für Kühlager und Spedition stehen 1300 Quadratmeter bei +3 bis +5 °C zur Verfügung. Die Plattform Ambient mit kontrollierten +18 bis +25 °C bedeckt 3200 Quadratmeter und das Lager Ambient bei +15/+25 °C 6450 Quadratmeter.

Zweistufige Nutzung der anfallenden Abwärme

Wie bei allen Standorten und Neubauten der Firma Galliker wurde auch in diesem Projekt der Nachhaltigkeit und der Qualität höchste Beachtung geschenkt. Das Logistikzentrum soll die verschiedenen Anforderungen der Kunden bezüglich Lagerung der Produkte erfüllen, dies bei optimiertem Energiebedarf und übersichtlicher Anlagentechnik. Die Kälte- und Wärmeproduktion wurde aus einer Hand geplant und umgesetzt, um eine möglichst hohe Effizienz des Gesamtsystems zu erreichen. Durch die neuen Kälteanlagen können die realisierten Kühlflächen zuverlässig

mit Kälte versorgt werden, zudem wird die Abwärme der Anlagen jederzeit optimal genutzt. Die Kälteproduktion erfolgt mit vier Ammoniak Kälteanlagen. Die anfallende Abwärme wird zweistufig genutzt: In erster Priorität durch eingebaute Enthitzer, welche die heißen Ammoniakgase abkühlen und ohne zusätzlichen Energieaufwand an die großen Heizungsspeicher abgeben. Bei zu geringem Wärmeangebot aus den Kühlbereichen wird in einer ersten Stufe Grundwasser als Wärmequelle abgekühlt und die Wärmeenergie mit +38 °C in die Wärmespeicher eingelagert. Als weitere Stufe kann ein Wärmepumpen Verdampfer mit CO₂ auf dem Dach als zusätzliche Wärmequelle eingeschaltet werden, um den Wärmebedarf komplett abzudecken. Die Tiefkühlbereiche werden mit dem natürlichen Kältemittel Kohlendioxid CO₂ gekühlt. Die Abtauung der Verdampfer in den TK-Räumen und aller Umluftkühler erfolgt mit einem Warm-

glykolnetz, das mit Abwärme aus den Kälteanlagen versorgt wird.

Durch das große Know-how im Bereich der Kühllogistik der SSP Kälteplaner AG konnten die Anlagen optimal auf die vielfältige Nutzung ausgelegt werden. Durch die Verwendung der Kälteanlagen zur Kühlung und auch Beheizung des Gebäudes wurde ein integrales System geplant, das kaum Schnittstellen aufweist. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen der Bauherrschaft und dem gesamten Planungsteam wurde ein funktionales, effizientes Kühllogistikcenter mit zahlreichen projektspezifischen und nachhaltigen Lösungen realisiert.

Neben der modernen Kälteanlage ist das Logistikcenter mit einer großen Photovoltaikanlage ausgerüstet. Die elektrische Energie kann in einem Batteriespeicher mit einer Kapazität von 15 MWh zwischengespeichert und für das Beladen der Elektro-LKW genutzt werden. ◀

Kälteanlage Tiefkühlung bei Galliker mit dem natürlichen Kältemittel CO₂.



NATÜRLICHE KÄLTEMITTEL ALS STRATEGISCHER ERFOLGSFAKTOR

Für manche in der Kühlbranche ist die F-Gas-Verordnung ein regulatorisches Ärgernis. Rivacold will eine andere Perspektive eröffnen: Erprobte, wirtschaftliche und zukunfts sichere Technologien können die Basis dafür sein, den Wandel aktiv mitzugestalten.

Die Wahl des passenden Kältemittels bestimmt die Zukunft vieler Unternehmen der Branche und wird auch weiterhin ein entscheidender Faktor für Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit sein. Der beschleunigte Phase-down fluorierter Kältemittel in der novellierten F-Gase-Verordnung stellt die Kälte- und Klimabranche vor Herausforderungen. Steigende regulatorische Anforderungen, eingeschränkte Verfügbarkeiten sowie zunehmender Kostendruck erfordern zumindest ein Nach-, wenn nicht ein Umdenken.

Die Rivacold CI GmbH beschäftigt sich intensiv mit zukunftsfähigen Lösungen und der aktiven Gestaltung dieses Transformationsprozesses. Der Kältetechnik-Anbieter sieht die F-Gase-Verordnung als wichtigen Schritt hin zu mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz und will ihn bewusst und verantwortungsvoll begleiten. Gleichzeitig ist dem Unternehmen mit Sitz in Fellbach bei Stuttgart bewusst, dass die anstehenden regulatorischen Änderungen für viele seiner Partner mit erheblichen Herausforderungen verbunden sind. Dazu zählt Rivacold nicht nur technische Umstellungen, sondern auch Investitionsentscheidungen und Anpassungen in bestehenden Prozessen. Das Unternehmen versteht diese Situation ausdrücklich als gemeinsame Aufgabe der Branche. Sein Anspruch ist es, Kunden und Partner in dieser Übergangsphase bestmöglich zu unterstützen, sei es durch transparente Information, praxisnahe Lösungen und zukunftsorientierte Technologien. »Die Transformation hin zu natürlichen Kältemitteln ist für uns keine Reaktion auf

gesetzliche Vorgaben, sondern eine bewusste Entscheidung für die Zukunft der Kältetechnik«, betont Isabell Walter, Geschäftsführerin der Rivacold CI GmbH. »Bereits lange vor den aktuellen regulatorischen Vorgaben haben wir uns intensiv mit diesen Lösungen beschäftigt. Diese frühzeitige Positionierung ermöglicht es uns heute, unseren Kunden erprobte, wirtschaftliche und zukunfts sichere Technologien anzubieten und den Wandel aktiv mitzugestalten. Wir sehen es als unsere Verantwortung, Betreiber, Planer und Fachbetriebe frühzeitig zu informieren und bei diesem Wandel zu begleiten. Denn vielerorts besteht noch Unsicherheit darüber, welche Anforderungen und Investitionen in den kommenden Jahren auf sie zukommen werden. Transparente Informationen über gesetzliche Rahmenbedingungen, technische Alternativen und deren praktische Umsetzung sind aus unserer Sicht ein wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Transformation«, sagt Walter.

Auf Zukunftstechnologien ausgerichtetes Produktportfolio

Im Zentrum steht dabei bei der Rivacold CI GmbH ein auf Zukunftstechnologien ausgerichtetes Produktportfolio. Das Unternehmen bietet bereits heute eine breite Auswahl an leistungsfähigen Systemlösungen für natürliche Kältemittel wie CO₂ (R744) und Propan (R290). Durch kontinuierliche Weiterentwicklung und enge Zusammenarbeit mit Partnern will Rivacold sicherstellen, dass seine Lösungen sowohl aktuellen als auch zukünftigen Anforderungen gerecht werden. Ergänzend dazu unterstützt Rivacold seine Kunden mit praxisnahen Schulungen, Fachvorträgen und individueller Projektbegleitung. Ziel ist es, den Übergang zu nachhaltigen Kältemitteln nicht nur regulatorisch notwendig, sondern wirtschaftlich sinnvoll und technisch zuverlässig zu gestalten. ◀

Rivacold ist auf der Chillventa in Halle 5, Stand 238.

Anzeige



 Besser mit System	 Besser mit System
Gebäude-Rammschutz Pufferungen	LKW-Wegfahrsicherung

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart · Telefon 0711-88 79 63-0
 Telefax 0711-8142 83 · www.arnold-verladesysteme.de

NOCH MEHR KÜHLHALLEN

Mit einem eigenen Kongress und drei Tagen Messegesehen will die Chillventa auch 2026 wieder Trends in der Kältetechnik beleuchten und setzen. Dafür steht in diesem Jahr eine Halle mehr zur Verfügung.

Klimawandel hin oder her, alle zwei Jahre wird es kalt in Nürnberg: Die Chillventa als Treffpunkt der internationalen Kälte-, Klima-, Lüftungs- und Wärmepumpenbranche kommt Mitte Oktober in die Frankenmetropole. Und mit der Messe kommen Experten aus der ganzen Welt zusammen, um aktuelle Entwicklungen einzuordnen und Anforderungen aus Planung, Betrieb und Service von Kälteanlagen zu diskutieren. 2026 hat die Chillventa ihre Ausstellungsfläche um eine Halle erweitert und bietet so mehr Fläche und Möglichkeiten für Aussteller und Fachbesucher. Dazugekommen ist Halle 1 des Nürnberger Messegeländes. Die Aussteller, die bisher in Halle 7 zuhause waren, präsentieren sich zukünftig in den Hallen 1 und 4. Das soll noch mehr Wachstum für die Kältetechnik schaffen. Die Kältetechnik aus Halle 7A wird überwiegend in Halle 4A übertragen und damit sozusagen gespiegelt – zwischen beiden sehr ähnlichen Hallen liegt das Kongresszentrum NCC Ost. Die Schwerpunkte der Kältetechnik in den Hallen 8 und 9 bleiben laut Veranstalter weitestgehend unverändert. Für Besucher soll sich durch das neue Hallenkonzept ein attraktiver Rundlauf ergeben. Und für Bestandskunden und Neu-Aussteller ergebe sich mehr Platz und Potenzial. Und diese Möglichkeiten werden offenkundig genutzt: Schon im März vermeldete die Messegesellschaft, dass die Ausstellungsfläche bereits das Niveau der Veranstaltung 2024 übertrifft.

Start-ups gezielt integriert

Die Beteiligung junger Unternehmen ist bewusst Teil des Messekonzepts der Chillventa. vereinfachen. Der Gemeinschaftsstand »Young Innovators« in Halle 9 bietet deutschen Startups einen strukturierten Einstieg in den Messeauftritt. Er ist organisiert von der Nürnbergmesse und wird durch ein Förderprogramm des Bundes unterstützt. Für 2026 haben unter anderem folgende Startups angemeldet:

- Refolution Industriekälte GmbH entwickelt Lösungen für moderne Kältesysteme mit Fokus auf effizienten Betrieb und zukunftsfähige Anlagenkonzepte.
- Factor4Solutions GmbH bringt steuerungsfähige Modelle für Kälte- und Wärmeerzeugungsanlagen in die Anwendung und unterstützt eine flexibel anpassbare Anlagenführung.
- Saboy Anlagentechnik nutzt Betriebsdaten zur frühzeitigen Erkennung von Auffälligkeiten und unterstützt bei der gezielten Optimierung von Kälteanlagen und auch Wärmepumpen.
- Magnotherm Solutions GmbH zeigt alternative Kühltechnologien, die neue Wege in der technischen Umsetzung eröffnen.



2024 feierte die Kältebranche sich im Rahmen der Chillventa auch auf der »Ice Night«.

Junge internationale Unternehmen präsentieren sich und ihr Angebot am Start:Hub in Halle 8.

Nicht für junge Unternehmen, aber für junge Leute ist die Bundesfachschule Kälte-Klima-Technik ein wichtiger Anlaufpunkt. Sie ist auf der Chillventa mit einem eigenen Messestand in Halle 9 vertreten und informiert über Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Branche – von der Grundqualifizierung bis hin zu Meister- und Technikerkursen. Als weiteres Highlight nennt die Chillventa die Deutsche Meisterschaft des Kälteanlagenbauerhandwerks, organisiert vom Bundesinnungsverband des Deutschen Kälteanlagenbauerhandwerks (BIV). Sie bietet einen Einblick in die Qualifikation des Branchennachwuchses und macht handwerkliche Kompetenzen sichtbar. Auch der BIV ist mit einem Messestand in Halle 9 vertreten.

Fachforen in Nürnberg und auf Youtube

Neben der Ausstellungsfläche bieten die Fachforen in den Messehallen und der Chillventa Congress am Vortag der Messe Einblicke in aktuelle Entwicklungen aus Praxis, Anwendung und Forschung. Unternehmen, Organisationen und Verbände präsentieren kompakt und praxisnah Wissen zu den verschiedenen Bereichen, die die Chillventa abdeckt. Behandelt werden dabei unterschiedlichste Themen entlang der Kälte-Wertschöpfungskette – von Komponenten und Systemen über Planung und Betrieb bis hin zu Regelung, Digitalisierung und Qualifizierung. Die Inhalte sollen



Die Chillventa bietet auch coolen Startups eine Bühne.

aktuelle Fragestellungen aufgreifen und sie aus verschiedenen Perspektiven einordnen. Alle Fachforen-Vorträge werden zudem aufgezeichnet und können auf dem Chillventa Youtube-Kanal im Nachgang angesehen werden.

Zukunft aus verschiedenen Perspektiven

Als neues Element erweitert der Zukunftsraum ab 2026 das Angebot der Chillventa um eine Plattform, die Transformationsthemen sichtbar machen will und praxisnahe Einblicke in Digitalisierungsprozesse bieten soll. Das Motto ist »Handwerk. Morgen. Praxis trifft Expertenwissen.«, es soll um sofort einsetzbare Lösungen für die Zukunft von Handwerksbetrieben gehen. So ist ein Thema auch das moderne, papierlose

und vollumfänglich digitale Büro. Zu finden ist die neue Plattform in Halle 9 auf Stand 504 sowie auch in digitalen Workshops, die Unternehmen unabhängig vom Standort Zugang zu Expertenwissen ermöglichen sollen und die schon vor Messebeginn gestartet sind. Ebenfalls neu und auf jeden Fall im Sinne des Kampfs gegen den Klimawandel: das Messticket beinhaltet seit diesem Jahr ein zusätzliches Kombiticket für den öffentlichen Nahverkehr für die An- und Abreise zur Veranstaltung. (ms)

Kurz-Info Chillventa

CHILLVENTA

Wann?

13. bis 15. Oktober, 9 bis 18 Uhr

Wo?

Messezentrum Nürnberg, Hallen 1 und 4 bis 9; Eingänge Mitte und Ost

Preis?

Tageskarte 35 Euro, Dauerkarte 53 Euro (Tickets nur online)

Im Netz?

www.chillventa.de

Anzeige

AGILITY ON POINT.

Der neue Linde Ri14 – Ri18.
Fokussiert auf das, was zählt.

Linde Material Handling



Echte Performance beginnt mit Fokus. Aber nicht jeder Einsatz erfordert maximale Leistung. Daher konzentriert sich der neue Linde Schubmaststapler Ri14 – Ri18 auf das, was Mehrwert schafft:

auf kompakte Wendigkeit, intuitive Bedienung, Ergonomie und Sicherheit. Entwickelt für Standardanwendungen, bei denen maximale Wirtschaftlichkeit zählt.

→ linde-mh.de/agility-on-point

VIEL NEUES AM STAND

Auf der Chillventa 2026 präsentiert Bitzer ausgewählte Innovationen, umfassende Services, persönliche Beratung und technische Expertise. Das Unternehmen aus Sindelfingen wird mit neuem Standkonzept direkt am Haupteingang der Messe Nürnberg zu finden sein. Beim Thema Kältemittel sieht Bitzer Lösungen als entscheidend an, die langfristige Betriebssicherheit, regulatorische Zukunftsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit miteinander verbinden.

Mit den neuen Ecoline Sechs-Zylinder-Hubkolbenverdichtern für transkritische CO₂-Anwendungen erweitert Bitzer seine Ecoline Serie für CO₂ (R744). Die neuen luftgekühlten Verflüssigungssätze Ecolite CO₂ zeichnen sich durch eine kompakte Bauweise und ein benutzerfreundliches Plug-and-Play-Konzept aus. Sie sind sowohl für die Normal- als auch für die Tiefkühlung geeignet und ermöglichen mit ihrer Leistungsregelung laut Bitzer einen effizienten Betrieb. Für Anwendungen mit Propan (R290) zeigt das Unternehmen ein umfassendes Portfolio, das niedrige GWP Werte mit anwendungsspezifischen Sicherheitskonzepten und hoher Effizienz kombinieren soll. Auch für den Bereich industrieller Ammoniak-Anwendungen (R717) präsentiert Bitzer Lösungen. Auf der Chillventa 2026 wird das Unternehmen zudem erstmals die nächste Generation seiner Schraubenverdichter präsentieren.

Aus dem Bereich Services zeigt Bitzer auf der Chillventa unter anderem seine Performance Kits. Sie ermöglichen die gezielte Nachrüstung installierter Ecoline (HFKW/HFO) und Ecoline Pro Hubkolbenverdichter mit IQ Modul CM RC o2 und schaffen damit zusätzliche Funktionen ohne aufwendige Eingriffe in das Anlagendesign. So kann beispielsweise mit dem



Bitzer wird sich bei der Chillventa 2026 mit neuem Standkonzept an neuem Standort präsentieren – direkt am Haupteingang in Halle 1.

Energy Kit die mechanische Leistungsregelung Varistep (CRII) nachgerüstet werden, um insbesondere den Teillastbetrieb zu optimieren. Das Operational Safety Kit ergänzt Schutzfunktionen zur Steigerung der Verfügbarkeit, während das Connectivity Kit den Zugang zu digitalen Monitoring- und Servicekonzepten über die Best Software und das Bitzer Digital Network eröffnet. Bestandsanlagen lassen sich so gezielt an neue Betriebsbedingungen und Anforderungen anpassen.

Halle 1, Stand 303

TEMPERATURSTABIL BIS ZUR LETZTEN MEILE

Temperaturempfindliche Produkte durchlaufen auf ihrem Weg zum Empfänger mehrere sensible Stationen. Bereits in der Produktion müssen Temperaturbereiche, Hygieneanforderungen und Warenflüsse aufeinander abgestimmt sein. Das Isoliertechnik-Unternehmen Kramer stellt auf der Chillventa 2026 seine individuellen Lösungen entlang der Kühlkette vor. Das Unternehmen aus Umkirch bei Freiburg plant und realisiert für die verschiedenen Stationen der Kette von der Produktion über das Lager bis zur letzten Meile individuelle Produktions-, Kühl- und Lagerräume sowie -hallen.

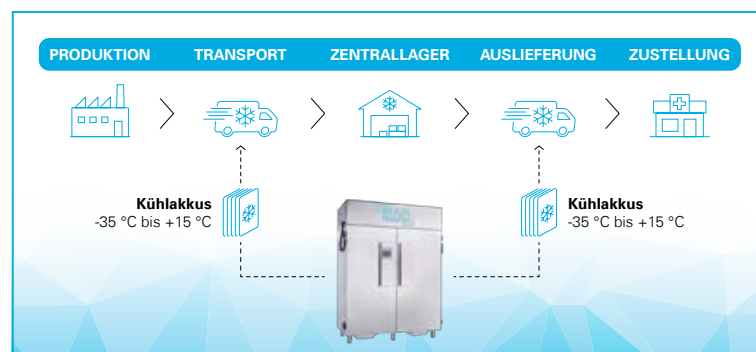
Für den Weitertransport kommen je nach Anwendung isolierte Behälter mit wiederverwendbaren Kühlakkus zum Einsatz. Das gilt beispielsweise auch für den Versand von temperaturempfindlichen Produkten aus dem Pharmabereich, bei denen definierte Temperaturbereiche besonders wichtig sind. Kramers Airfroster konditioniert Kühlakkus kontrolliert und reproduzierbar auf die benötigte Zieltemperatur. Zwei unabhängig steuerbare Kammern und ein Temperaturbereich von -35 bis +15 °C ermöglichen die parallele Vorbereitung für unterschiedliche Anforderungen.

Nach dem Transport übernimmt im Kühl- oder Zentrallager erneut die stationäre Kühlung. Hier werden die Produkte nicht nur eingelagert, sondern auch kommissioniert und für die jeweils nächste Lieferstufe vorbereitet. Für die Auslie-

ferung an Apotheken können anschließend erneut isolierte Transportbehälter mit konditionierten Kühlakkus eingesetzt werden, um die Temperaturanforderungen bis zur Übergabe zu erfüllen.

Gerade auf der letzten Meile zeigt sich die besondere Herausforderung der gesamten Kühlkette: wechselnde Außentemperaturen, häufige Stopps und längere Standzeiten können sich direkt auf die Qualität der Ware auswirken. Umso wichtiger ist ein perfekt abgestimmtes System aus Produkt, Kühlakku, Verpackung, Transportdauer und den jeweiligen Umgebungsbedingungen.

Halle 9, Stand 517



Kramer präsentiert auf der Chillventa Lösungen für Temperaturstabilität entlang der gesamten Kühlkette.

VISSMANN ZEIGT NEUEN TECTOCORE-KÄLTESATZ

Viessmann Clean & Cold Solutions präsentiert auf der Weltleitmesse der Kältetechnik seine neue, selbst entwickelte Kältesatz-Baureihe Tectocore. Als Highlight am Messestand bezeichnet der Systemanbieter von Kühl- und Tiefkühlösungen mit Sitz in Hof WMx5, einen wandmontierten Kältesatz aus dieser Produktfamilie. Die Kältesätze bietet Viessmann künftig gemeinsam mit den Tectocell-Kühl- und Tiefkühlzellen als sogenannte Tectosystem-Einheiten an. »Die neue Tectocore-Generation stellt technologisch eine eigene Leistungsklasse dar: Durch eine Kombination vieler intelligenter Lösungen erreicht sie Spitzenwerte bei der Energieeffizienz, reduziert den Wartungsaufwand erheblich und optimiert die Installationsprozesse für das Fachhandwerk. Damit setzt unser Entwicklungsteam eine neue Referenz für zukunftsfähige Kältelösungen«, zeigte sich Dr. Markus Thoennes, der als CEO der Viessmann Clean & Cold Solutions Europa auch Geschäftsführer der Viessmann Kühlsysteme GmbH ist, überzeugt. Bei der neuen WMx5-Generation der Tectocore-Kältesätze ist es Viessmann gelungen, neue Verflüssiger mit deutlich geringerem Innenvolumen zu implementieren. »Durch diese Bauweise können wir den Fluss des Kältemittels optimieren und erreichen dadurch eine bessere Systemperformance bei Umgebungstemperaturen von -5 bis +43 °C«, sagte Michael Stein, Leiter Forschung und Entwicklung bei der Viessmann Kühlsysteme GmbH. Die Aggregate der neuen Generation benötigen nach Angaben des Herstellers maximal 150 Gramm Kältemittel. Seit vielen Jahren setzt Viessmann bei seinen Kältesätzen auf »GreenCooling« und daher ausschließlich auf das natürliche Kältemittel R290 (Propan).

Halle 9, Stand 439



Sein neues Tectosystem mit Kühlzelle und Kältesatz WMx5 zeigt Viessmann Clean & Cold Solutions in Nürnberg auf Basis einer »Launch Edition« mit integrierter Regallösung sowie erweiterter Sonderausstattung.

Besuchen Sie uns!
24. Nov. 2026
Paderborn

TEAM
LOGISTIKFORUM
it.technologie.networking
www.team-logistikforum.de



Vorträge | Workshops | Fachausstellung | Für Besucher*innen kostenlos



Kühl lagern. Mit Köpfchen. Intelligentes Warehouse Management mit ProStore®

- Flexible Automatisierung und Digitalisierung speziell für die Lebensmittelindustrie, inkl. Frisch- und Tiefkühlware
- Vollständige Integration von AutoStore™ und Beratungskoooperation
- Integration neuester Ortungstechnologie für Flurförderzeuge
- Staplerleitsystem mit Wegeoptimierung und KI
- Beleglose Kommissionierung
- Perfekte KPI-Analysen mit ProStore®-Leitstand
- Dynamische Ressourcenzuordnung mit ProStore® in der Cloud

Weitere Infos für Sie unter www.team-pb.de



NOCH MEHR NACHHALTIGKEIT

Eine neue Generation steckerfertiger TK-Schränke hat Epta vorgestellt. Die neue Modellreihe Alba der Marke Iarp umfasst fünf Tiefkühlmöbel und soll hohe Warensichtbarkeit, Energieeffizienz und einen großen Anteil recycelter Materialien verbinden.

Bei der Auswahl von Kühlmöbeln spielen viele Faktoren eine Rolle. Stromverbrauch und Warenpräsentation waren schon immer zentral, ebenfalls schon lange geht es im Rahmen der Diskussion um F-Gase um die Auswahl der Kältemittel. Unter dem Sammelbegriff der Nachhaltigkeit finden sich viele dieser Aspekte auch heute noch, doch es kommen weiteren hinzu. So bringt der italienische Hersteller Epta mit Alba eine neue Modellreihe steckerfertiger Tiefkühlschränke auf den Markt, bei denen die innere Wanne zu 40 Prozent aus recyceltem Plastik besteht, das aus Epta-eigenen Produktionsabfällen gewonnen wurde. Alle anderen Kunststoffteile bestehen zu mindestens 90 Prozent aus recycelten Werkstoffen, betont der Hersteller die stoffliche Nachhaltigkeit der Modelle. Sie würden gleichzeitig auch in puncto Kapazität, Flexibilität, Sichtbarkeit und Energieeffizienz neue Maßstäbe setzen, so Epta.

Platz für mehr Produkte

Die Neuheiten hat der Konzern unter seiner Marke Iarp auf den Markt gebracht. Die Modelle mit statischer Kühlung (Alba 43 und Alba X Slim NS) würden besonders bei der Warensichtbarkeit punkten: Alba 43 mit einem Volumen von 400 Liter verfügt über acht selbstkühlende Etagern. Das Innenvolumen ist im Vergleich zu vorherigen Modellen nach Angabe des Herstellers 12 Prozent größer und es finden im Möbel rund 40 zusätzliche Speiseeisbecher mehr Platz. Alba wirkt transparenter, weil es über einen höheren Anteil an verglasten Oberflächen verfügt. So sollen automatisch die Produkte stärker in den Vordergrund rücken.



Eptas neues Kühlmöbel Alba 45 in einer der leckersten Installationsumgebungen – einem Eiscafé.

Auf gleicher Fläche mehr verkaufen

Bei Alba 45, 55 und Alba X Slim NV, die mit Umluftkühlung verfügbar sind, befinden sich der Verflüssigungssatz sowie alle technischen Komponenten unterhalb der Kühlwanne. Gegenüber dem Vorgängermodell vergrößert sich das Innenvolumen dadurch laut Epta um bis zu 20 Prozent. Je nach Modell lassen sich bis zu 140 zusätzliche Speiseeisbecher unterbringen, ohne die Stellfläche zu vergrößern, rechnet der Hersteller mit deutscher Niederlassung in Mannheim vor. Das reduziere gleichzeitig den Aufwand für das Nachfüllen. Zumstattungsangebot gehören Easy-Shelf-Etagern. Sie lassen sich mit wenigen Handgriffen aus einer waagerechten in eine geneigte Position bringen. So können Betreiber die Warenpräsentation flexibel an unterschiedliche Produkte anpassen. Sie lassen sich zudem einfacher und schneller reinigen.

Ohne Zugangsbeschränkung

Bei allen Möbeln wurden die Türgriffe ergonomisch gestaltet und angebracht mit dem Ziel, dass jeder sie einfach und bequem bedienen kann – unabhängig von Körpergröße und -kraft. Zudem lässt sich der Türanschlag bei der Installation flexibel an die Gegebenheiten vor Ort anpassen. Auch bei der Energieeffizienz konnten die Alba-Modelle nach Angaben des Herstellers zulegen: Sie erreichen alle die Energieeffizienzklasse C, bis auf Alba 55, welches Klasse D erreicht.

Alle Alba-Modelle sind in den Farben Schwarz oder Weiß erhältlich. Alba 43, 45 und 55 sind jeweils 200 Zentimeter hoch und 67 Zentimeter breit. Alba 43 und 45 verfügen über eine Tiefe von knapp 65 und Alba 55 von 75 Zentimeter. Die beiden Slim-Versionen sind nur 186 Zentimeter hoch, knapp 41 Zentimeter breit sowie 58 Zentimeter tief. Aufgrund ihrer Abmessungen eignen sie sich auch für sehr schmale Zwischenräume oder auch für die Aufstellung vor einer Stützsäule, regt Epta an.

PASSGENAUE CARGO-TORE

Novoform hat auf der IAA Transportation seine Lösungen an Toren für den LKW-Frachtverkehr vorgestellt. Sie sind laut des Münsterländer Herstellers nicht nur vielseitig, sondern dank optionaler Einbruchhemmung nach RC2 auch sicher.

Ob Lebensmittel-, Pharma- oder Luxusgüter-Fracht: Auf der IAA Transportation 2026 hat Novoform sein passgenaues Cargo-Sektionaltor-Sortiment für unterschiedliche Anforderungen im LKW-Frachtverkehr vorgestellt. Der Systemanbieter von Tür- und Torlösungen sowie Verladesystemen betonte, dass alle Torsysteme auf den anspruchsvollen Dauereinsatz in der Nutzfahrzeugindustrie ausgelegt sind und Sicherheit, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit verbinden. Bislang wurde das Cargo-Sektionaltor-Programm von der Novoform Siebau GmbH verantwortet, nun ist es vollständig unter der Marke Novoform gebündelt. Fahrzeugaufbauten im Güterverkehr müssen unterschiedlichste Aufgaben erfüllen. Neben einer zuverlässigen Ladungssicherung gewinnen eine hohe Wärmedämmung, ein wirtschaftlicher Betrieb sowie eine einfache Handhabung und Wartung zunehmend an Bedeutung. Genau hier setzt das Cargo-Sektionaltor-Programm des Unternehmens aus Isselburg im Münsterland an. Je nach Ein-

satzbereich und Ausführung stehen spezielle Lösungen für Pharma- und Lebensmittelfrachten oder auch für besonders hochwertige Transportgüter zur Verfügung. Für den Transport schwerer Güter sind alle Torvarianten optional auch als Code-XL-zertifizierte Ausführung nach Din EN 12642 bis 8,1 Tonnen erhältlich. Als weiteren Vorteil nennt der Anbieter, dass die Cargo-Tore durch die laufruhige Konstruktion zudem zur Reduzierung der Geräuschentwicklung beitragen – ein wichtiger Vorteil beispielsweise bei Nachtanlieferungen.

Drei Modelle für spezifische Transportaufgaben

Mit den Torvarianten CT-39, CT-60 und CT-67 deckt Novoform ein breites Spektrum an Anwendungen im Frachtverkehr ab. Alle Modelle basieren auf einem robusten, thermisch getrennten Torkonzept mit PUR-Hartschaumkern und verfügen über Sektionen aus hochwertigen lackierten Stahldeckschichten. Speziell für Frischdienste wurde das Cargo-Sektionaltor CT-39 konzipiert – je nach Anwendung zum Beispiel auszustatten mit Innenverrie-



Das Cargo-Tor CT-39 eignet sich insbesondere für Frischdienste.

Das Cargo-Tor CT-60 verfügt über 60 Millimeter starke Sektionen und wird zum Beispiel für den Transport von Tiefkühlwaren empfohlen.



gelung, Doppelglasfenster oder elektrischem Antrieb.

Sind erhöhte Anforderungen an Wärmedämmung und Sicherheit zu erfüllen, empfiehlt der Hersteller die Ausführung CT-60. Mit 60 Millimeter Sektionsdicke eignet es sich insbesondere für Tiefkühltransporte sowie hochwertige Frachten und ist optional mit einer Einbruchhemmung nach RC2 erhältlich. Wenn temperatursensible Waren wie Pharma-, Kühl- oder Tiefkühlprodukte transportiert werden sollen, kommt das CT-67 auf den Plan. Mit 67 Millimeter starken Sektionen bietet es laut Novoform besonders gute Dämmeigenschaften. Serienmäßige Tandemlaufrollen sollen einen ruhigen Lauf gewährleisten, ein Fingerklemmschutz nach Din EN 12604 erhöht die Betriebssicherheit. ◀

KOMPAKTER EVENT-KONGRESS

Zwei volle Kongresstage, eine integrierte Fläche mit kurzen Wegen und ein Ticket für eine Community: So stellt sich die BVL Supply Chain CX in diesem Jahr neu auf. Ort und Anspruch bleiben gleich: In Berlin sollen die Teilnehmer das Haupt-Event der deutschen Logistik erleben.

Logistisch laufen viele Fäden in Berlin zusammen, gerade was Frische- und Tiefkühlprodukte angeht. Denn die knapp fünf Millionen Bewohner der Hauptstadtregion wollen versorgt werden. Einmal im Jahr richtet sich der Fokus der Branche aber besonders auf Berlin: Zur »BVL Supply Chain CX Congress & Expo« kommen Entscheider, Vordenker und Praktiker der gesamten Logistik an der Spree zusammen. In diesem Jahr findet das früher schlicht Deutscher Logistik-Kongress genannte Event am 21. und 22. Oktober im Estrel Berlin an der Sonnenallee statt. Damit bleibt zwar die Location die gleiche wie seit der Umbenennung in Supply Chain CX 2024 üblich. Doch mit der Verkürzung auf zwei Tage trägt die Bundesvereinigung Logistik (BVL) als Veranstalterin einer Rückmeldung von Teilnehmern, Ausstellern und Sponsoren Rechnung. Diese hatten sich bereits zu Zeiten des Deutschen Logistik-Kongresses eine kompaktere Version gewünscht, weil eine dreitägige Veranstaltung im heutigen Berufsalltag für viele nicht mehr abbildbar ist, erläutert die BVL. Ebenfalls eine Reaktion auf das Feedback vieler Teilnehmer sei es, die Unterscheidung zwischen Expo und Congress-Tickets aufzuheben. Nunmehr gibt es wieder nur ein Ticket für alle und alles – egal für welche Area, Angebote und Services.

Beide Änderungen führen fast zwangsläufig zu einem rundum erneuerten Konzept der Veranstaltung. Wobei die Basis gleich bleibt: im Kongressprogramm geht es um Logistik-Inhalten, auf der Ausstellung mit über 130 Unternehmen geht es um Sehen und Gesehenwerden und natürlich das Netzwer-



Auch mit der neuen Kongressstruktur wird es 2026 auf der BVL Supply Chain CX wieder Podiumsdiskussionen zu Trendthemen der Logistik geben.

ken. Konkret bietet die Supply Chain CX den Teilnehmern auf nunmehr fünf sogenannten Stages Inhalte und Impulse von mehr als 120 Top-Speakern – fachlich fundierte Inhalte und konkrete Impulse für den Business-Alltag verspricht die BVL. Über 60 Sessions, Panels und Keynotes zählt das Programm. Gegliedert wird es in sechs Schwerpunktthemen: Geopolitics & Defense in Supply Chain und Management, Digitalization of Supply Chains, Innovation Strategies in Technology & Automation, AI & Machine Learning, Logistics Service Providers und Organizations & People. Räumlich erwartet die Kongressbesucher eine integrierte Fläche mit kurzen Wegen, so der Veranstalter.

Auftakt mit LEH-Bezug

Schon der zweite Vortrag auf der Hauptbühne wird von einem Vertreter des Lebensmittelhandels gegeben: Peter Maly, für Logistik und Supply Chain Management zuständiges Vorstandsmitglied der Rewe Markt GmbH, wagt

einen inhaltlichen Spagat unter dem Titel »Die Zukunft der Supply Chain ist vernetzt – und menschlich«. Anhand konkreter Entwicklungen will Maly zeigen, wie vernetzte Systeme, gezielte Automatisierung und eine integrierte IT-Landschaft echten Mehrwert schaffen können. Dabei stehe nicht die Technologie im Mittelpunkt, sondern ihr Beitrag zur Qualität und Leistungsfähigkeit der Supply Chain. Entscheidend bleibe der Faktor Mensch: Kultur, Qualifikation und Zusammenarbeit seien die Basis für nachhaltigen Erfolg in einer zunehmend digitalisierten Welt, so der Rewe-COO.

Auf der Logtech Stage liefern sich zwei Referenten am ersten Kongresstag ab 11:15 Uhr ein Streitgespräch zum Thema, ob Automatisierung 2026 ein überlegener oder überschätzter Ansatz ist. Antreten sollen Dr. Martin Böhmer, Vice President Global Technology bei SSI Schäfer, und André Remy, Head of Global Group Customer Solutions & Innovation der Rhenus Group. Im Fokus

soll die Frage stehen, wie Unternehmen zwischen technologischem Fortschritt, wirtschaftlicher Machbarkeit und operativer Realität die richtigen Entscheidungen für ihre Supply Chain treffen können. Ab 13:30 bietet die Logtech-Stage auch einen Erfahrungsbericht zur automatischen LKW-Entladung. Traditionelles Highlight der Veranstaltung ist die Verleihung des Deutschen Logistik-Preises. 2025 ging die Auszeichnung für das Revitalisierungs-Projekt »Logistics Next Level« von Strauss an dessen Stammsitz in Biebergemünd bei Hanau. Wer der Workwear-Marke in diesem Jahr folgt, ist am ersten Tag ab 19 Uhr auf der Main Stage zu erfahren. Am zweiten CX-Tag erhält der frischgebackene Preisträger dann eine eigene Bühne und stellt ab 11:45 Uhr auf der »Curiostage« das ausgezeichnete Projekt im Detail vor. Ebenso prestigeträchtig ist der Wissenschaftspreis Logistik. Am ersten Kongress-Tag geben die Nominierten ab 11:15 auf der »Curiostage« ihre finalen Pitches ab, später folgt ab 17:30 Uhr die Verleihung. Der Auftakt am zweiten Kongresstag widmet sich dem Megatrend künstliche Intelligenz. Auf der Session »From Deploying Physical AI to Orchestrating Ecosystems« spricht unter anderem Azita Martin, Vice President und General Manager of AI for Retail, CPG and QSR beim kalifornischen Chiphersteller Nvidia. Ab 10:15 Uhr folgt auf der Hauptbühne ein »CEO-Talk« zu praktischen Erfahrungen mit Transformation und Digitalisierung. Sprechen werden Ewald Raben, CEO der Raben Group, und Tobias Jerschke, Vorsitzender der Geschäftsleitung Deutschland der Kühne+Nagel (AG & Co.) KG.

Networking, Start-ups und Workshops

Das Networking soll auf der Supply Chain CX nicht nur einfach so auf den Gängen stattfinden, es hat auch Struktur: An sogenannten CX-Connect-Tables erwartet die Teilnehmer in kleinen Runden moderiertes Networking. Sowohl am Mittwoch als auch am Donnerstag zwischen 12.30 Uhr und 13.30 Uhr wird an bis zu 15 dieser Thementische mit je meist acht Personen ein Austausch zu spezifischen Themen ermöglicht. Begleitet werden die Connect-Tables von ausgewählten »Table Captains«, die die Themen vorbereiten, moderieren und alle Teilnehmer einbinden sollen. Eine weitere schön benannte Bühne des Events ist die Kaleidoscope Stage. Hier stellen sich am zweiten Kongresstag ab 10:15 Uhr die Bewerber um den von BLG Logistics unterstützten Start-up Award vor. Dieser Preis bietet aufstrebenden und zukunftsorientierten Unternehmen die Gelegenheit, ihre Geschäftsidee und Lösungen vor einer hochkarätigen Fachjury und einem Fachpublikum auf der BVL Supply Chain CX zu präsentieren.

Auch Workshops gehören zum Programm der Veranstaltung. Unter dem Titel »Hey ChatGPT, optimier' mein Lager« wird in einer Live Demo erläutert, warum echte Kostensenkung mehr braucht als einen Prompt. Patrick Groth, Geschäftsführer der Warehouse-Intelligence-Plattform Logatik zeigt zusammen mit dem Münchener Softwareunternehmen Celonis, wie sich der tatsächliche Prozess sichtbar machen lässt – und wo im Lager wirklich Zeit und Kosten verloren gehen. Ein Spoiler steht schon im Programm: meist nicht dort, wo man es vermutet. Ein anderer Workshop widmet sich der Physical AI in der Intralogistik, das Unternehmen Nomagic stellt adaptive Lagerrobotik für maximalen Durchsatz und Autonomie vor. (ms)

Anzeige



Internationale Fachmesse für
Intralogistik-Lösungen und
Prozessmanagement

16. – 18. März 2027

Messe Stuttgart

**MIND
MEETS
MACHINE**



What's next?



Follow us on **LinkedIn**

**MACHER TREFFEN SICH
JÄHRLICH IN STUTTGART**

Jetzt informieren
und dabei sein!
logimat-messe.de



DER TRAILER ZIEHT SICH SELBST



Warum der Auflieger zu einem der wichtigsten Innovationstreiber im Straßengüterverkehr werden könnte, erläutert unser Autor Sam Plunkett in diesem Diskussionsbeitrag.

Seit mehr als einem Jahrhundert ist die Rollenverteilung zwischen Zugmaschine und Auflieger bemerkenswert konstant geblieben. Die Zugmaschine sorgte für Antrieb, Steuerung und Leistung, während der Auflieger die Ladung trug. Im Grunde war dies lediglich die moderne Variante eines wesentlich älteren Transportmodells. Vor der Motorisierung lieferte das Pferd die nötige Zugkraft, während der Wagen die Transportkapazität bereitstellte. Als der LKW das Pferd ablöste, übernahm er dessen Rolle.

Diese grundlegende Trennung prägte über Generationen hinweg, wie die Branche Auflieger bewertete. Für Betreiber zählten vor allem die klassischen Beschaffungskriterien: Nutzlast, Ladevolumen, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit. Diese Eigenschaften bleiben entscheidend. Gleichzeitig rücken jedoch neue Kriterien in den Vordergrund. Wir beobachten zunehmend, dass Betreiber nicht mehr nur bewerten, was ein Trailer transportieren kann, sondern auch, was er selbst leisten kann. Fortschritte bei Elektrifizierung, Energiemanagement und Vernetzung ermöglichen es dem Trailer, direkt zur Senkung der Transportkosten beizutragen.

Verzicht auf Diesel-Transportkälte zunehmend Transportalltag

Der Kühltransport liefert eines der deutlichsten Beispiele für diesen Wandel. Jahrelang drehte sich die Diskussion über elektrifizierte Transportkälte um eine einzige Frage: Können Betreiber in der Praxis auf dieselbetriebene Transportkühlaggregate verzichten, ohne Abstriche bei der Leistung machen zu müssen? Die Antwort darauf lautet inzwischen eindeutig: Ja.

Unsere Erfahrungen zeigen, dass batterieelektrische Transportkälteanlagen Betreibern bereits heute ermöglichen, den Dieselverbrauch und den Wartungsaufwand zu senken und zugleich übergeordnete Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen, ohne die in der modernen Kühllogistik geforderte Leistung zu beeinträchtigen. Was noch vor Kurzem als Zukunftstechnologie galt, wird zunehmend Teil des Transportalltags. Lösungen wie unsere Tru-Power-Plattform zeigen, dass dieser Übergang gelingen kann, ohne bestehende Betriebsabläufe zu stören oder die Zuverlässigkeit zu beeinträchtigen.

Die gleichen Prinzipien, die es einem Kühlaufleger ermöglichen, Energie zu erzeugen, zu speichern und intelligent zu steuern, lassen sich weit über die Kühlung hinaus anwen-



Beispiel für elektrifizierte Auflieger, die schon heute auf den Straßen unterwegs sind.

den. Dieser Ansatz liegt einer wachsenden Zahl von Projekten zur Elektrifizierung von Aufliegern zugrunde. Ein aktuelles Beispiel ist ein Pilotprojekt von Nivalis, TIP Group, BPW und der deutschen Spedition Sommer.

Auflieger als Teil der Energielösung

Im Rahmen des Projekts wird unter realen Logistikbedingungen ein elektrisch unterstützter Sattelaufleger erprobt. Zum Einsatz kommen eine gemeinsam von Nivalis und BPW entwickelte E-Achse, ein bordeigenes Batteriesystem, Rekuperation und eine PV-Anlage auf dem Aufliegerdach. Dank der großen Dachfläche für die Solarstromerzeugung wird der Auflieger selbst Teil der Energielösung. So kann Energie, die im regulären Transportbetrieb sonst verloren ginge, zurückgewonnen, gespeichert und erneut genutzt werden. Die Aussicht auf Einsparungen von bis zu 7000 Litern Diesel pro Auflieger und Jahr dürfte verständlicherweise viel Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Die eigentliche Tragweite des Projekts liegt jedoch an anderer Stelle. Die Fähigkeit, Energie zu erzeugen, zu speichern und intelligent zu steuern, eröffnet Möglichkeiten, die weit über die reine Antriebsunterstützung hinausgehen. Heute hilft diese Energie, die Ladung zu bewegen. Künftig könnte sie zur Energieversorgung von Betriebshöfen beitragen, die Versorgungssicherheit an

In einem Pilotprojekt testet Nivalis mit der TIP Group, BPW und der deutschen Spedition Sommer die Trailer-Elektrifizierung.

Anzeige

den Standorten erhöhen oder sogar in das Stromnetz zurückgespeist werden.

Im wahrsten Sinne des Wortes zieht der Trailer nun sich selbst. Wir sehen darin einen grundlegenden Wandel in der wirtschaftlichen Bewertung von Aufliegern. In der Vergangenheit beschafften Betreiber sie wegen ihrer Transportkapazität. Heute fragen sie zunehmend, ob ein Auflieger den Kraftstoffverbrauch und die Betriebskosten senken, Nachhaltigkeitsziele unterstützen und zur Effizienz der gesamten Flotte beitragen kann.

Trailer als strategischer Baustein des Energiesystems

Für Nivalis reicht dieser Wandel weit über die Elektrifizierung der Transportkälte hinaus. Wir glauben, dass die Branche das Potenzial des Trailers bislang nur ansatzweise erschlossen hat und sich daraus völlig neue Chancen für Flottenbetreiber ergeben.

Mit der fortschreitenden Elektrifizierung von Flotten könnte die Fähigkeit, Energie zu erzeugen, zu speichern und bereitzustellen, ebenso wertvoll werden wie die Fähigkeit, Güter zu transportieren. Ob Verkehrselektrifizierung, KI, Rechenzentren, Kühlhäuser und temperaturgeführte Lager in der Lebensmittel- und Pharmabranche oder die zunehmende Vernetzung der Industrie: Der Strombedarf steigt kontinuierlich. Damit gewinnt auch die Fähigkeit, Energie zu erzeugen, zu speichern und intelligent zu steuern, weiter an Bedeutung.

Mit zunehmender Reife bidirektionaler Anwendungen wie Vehicle-to-Grid (V2G), Vehicle-to-Load (V2L) und Vehicle-to-Home (V2H) könnten Trailer künftig dazu beitragen, die Versorgungssicherheit an Betriebshöfen zu erhöhen und vorhandene Netzkapazitäten besser zu nutzen. Bei entsprechender Skalierung könnten vernetzte Trailerflotten gemeinsam erhebliche Energiemengen generieren (PV auf dem Aufliegerdach), speichern und bereitstellen. Damit stellt sich eine spannende Frage: Könnte der Trailer der Zukunft zu einer neuen, wertvollen Ertragsquelle werden, die nicht nur Güter bewegt, sondern auch einen Beitrag zur Energieversorgung von Unternehmen und Kommunen leistet?

An diesem Punkt geht die Diskussion über Elektrifizierung und Nachhaltigkeit hinaus. Beides bleibt wichtig. Die größere Chance könnte jedoch in einem effizienteren, intelligenteren und energieoptimierten Transportökosystem liegen, in dem der Trailer zu einem strategischen Baustein des Energiesystems wird.

Schon heute zeigen die verfügbaren Technologien, dass Trailer im Transportbetrieb weit mehr leisten können als nur Fracht zu befördern. Entscheidend ist nun, welche Betreiber, Flottenverantwortlichen und Logistikdienstleister zuerst handeln und sich damit einen potenziell enormen Wettbewerbsvorteil sichern.

Sam Plunkett

Unser Autor

Unser Autor Sam Plunkett ist CEO von Nivalis Energy Systems, Philadelphia.

RIVACOLD

TRUCK REFRIGERATION

DIE KÜHLUNG, DIE SIE BEGLEITET

Splitaggregate für Kühlfahrzeuge

» IAA
TRANSPORTATION

WIR SIND DABEI!
Halle 27 | C19



RIVACOLD CI GmbH - Baumschulenweg 10 - 70736 Fellbach

www.rivacold.de - marketing@rivacold.de

PRAXIS-ERKENNTNISSE BEI ERFURT

Für den CNG-Tankstellen-Betreiber OG Clean Fuels liegt der Fokus bei der Nutzfahrzeug-Antriebswende zu sehr auf Elektrolösungen. Staatssekretär Christian Hirte hat sich Ende August vor Ort über klimaneutrale Logistik mit Bio-CNG informiert und zeigte sich technologieoffen: »Wir benötigen alles, was hilft!«

Gerne wird über klimaneutralen Straßengüterverkehr diskutiert, oft insbesondere über Gründe, die noch gegen eine Anwendung in der Praxis sprechen. Manche Unternehmen setzen bereits einzelne Testfahrzeuge ein und sammeln eigene Erfahrungen. Das niederländische Unternehmen OG Clean Fuels hat Ende August darauf hingewiesen, dass andere bereits große Teile ihrer Flotte auf kostengünstige und klimaschonende CNG-LKW umgestellt haben. Im Rahmen seiner Sommer-tour informierte sich Ende August der

parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr Christian Hirte an der CNG-Tankstelle von OG Clean Fuels in Gebesee bei Erfurt über Rahmenbedingungen und Praxiserfahrungen beim Einsatz von Gas-LKW mit regenerativem Bio-CNG. Dabei machte er auch den Praxistest und tankte einen LKW in wenigen Minuten für eine Reichweite von rund 600 Kilometern.

Staatssekretär begrüßt Antriebsmix

»E-LKW sowie Wasserstoff bestimmen die Schlagzeilen und politische Debatte – doch hier sieht man, dass es

für einen klimaschonenden Straßen-güterverkehr praxisgerechte Lösungen gibt, die in der Öffentlichkeit zu wenig bekannt sind«, stellt Hirte fest. Der Staatssekretär weiter: »Die Elektrifizierung wird ein wesentlicher Baustein für eine zukunftsfähige Logistik sein. Doch es braucht einen Antriebsmix, um die Anforderungen der Transportwirtschaft hinsichtlich Kosten, Flexibilität und Praxistauglichkeit zu erfüllen.« Es sei interessant gewesen, aus erster Hand zu erfahren, wie CNG-LKW, ganze LKW-Flotten transformieren können. Die deutlich steigende Nachfrage aus der Logistikwirtschaft sowie die

Staatssekretär Christian Hirte (links) beim Besuch einer CNG-Tankstelle in Gebesee. Begleitet wurde er von der Landtagsabgeordneten Claudia Heber und Jens Voshage vom Tankstellenbetreiber OG Clean Fuels.



Foto: OG Clean Fuels/Stegmann

steigenden Absatzmengen von Bio-CNG in Deutschland seien ihm so nicht bewusst gewesen. »Es freut mich, dass die Unternehmen in Deutschland auch auf regenerative Kraftstoffe setzen und so die Transformation der Flotten zu regenerativen Antrieben beschleunigen«, erklärte der Staatssekretär. OG Clean Fuels nennt für CNG-LKW als Vorteile günstige Gesamtkosten, ein flächendeckendes Tankstellennetz und praxisbewährte Fahrzeuge. »Viele Unternehmen kommen erst über einen Umweg zu uns«, berichtet Jens Voshage, Pressesprecher bei dem Unternehmen mit deutscher Niederlassung in Emstek bei Vechta. Sie würden feststellen, dass sich eine Elektrifizierung ihrer LKW-Flotte aufgrund fehlender Netzanschlusskapazitäten auf absehbare Zeit nicht realisieren lässt. Um sich von stark steigenden Diesel-Preisen zu befreien und zugleich zukunftsicher mit einem CO₂-armen Antrieb aufzustellen, suchen sie dann weiter nach Lösungen. »Hier sind der Kraft-

stoff Bio-CNG und das deutschlandweite Tankstellennetz meist die praxismgerechte Lösung«, sagt Voshage. Außerdem böten die Gas-LKW strategische Vorteile gegenüber anderen Antrieben: Festpreise für den Kraftstoff mit Laufzeiten von vier Jahren oder länger sorgten für Sicherheit und da keine Investitionen in Infrastruktur durch die Transportunternehmen erforderlich sei, biete die Entscheidung für CNG-LKW eine große Flexibilität bei zukünftigen Beschaffungsentscheidungen. Auch beim Klimaschutz sei Bio-CNG für den Straßengüterverkehr eine gute Wahl. »Der regenerative Kraftstoff hat negative CO₂-Werte und ermöglicht damit eine klimaneutrale Logistik«, hebt der Mitarbeiter vom deutschen Marktführer bei CNG-Tankstellen hervor. »Dass sich sowohl Logistik-Konzerne wie DHL oder Edeka als auch mittelständische Transportunternehmen für CNG-LKW entscheiden, zeigt das große Potenzial von Bio-CNG«, zieht Hirte sein Fazit.

Steigende Nachfrage bei Bio-CNG ohne Preissprünge

Die diesjährigen Höhenflüge der Dieselpreise sorgen für einen deutlichen Nachfragezuwachs bei Bio-CNG als Kraftstoff für schwere LKW. Gleich zwei Vorteile machen die Fahrzeuge nach Überzeugung von OG Clean Fuels wirtschaftlich attraktiv: Einerseits seien die Preise für Bio-CNG auch nach dem Angriff auf den Iran und die Sperrung der Straße von Hormus niedrig geblieben. Für Transportunternehmen koste Biomethan deutlich unter einem Euro pro Kilogramm (netto); damit würden die Kraftstoffkosten rund die Hälfte von Diesel betragen. Außerdem werde Bio-CNG in Deutschland aus Abfall- und Reststoffen produziert und sei nicht mit internationalen Gashandelspreisen indiziert. Wie auch schon bei der Vollinvasion der Ukraine bleibe auch bei der aktuellen fossilen Preiskrise der Preis für Biomethan konstant niedrig, streicht das Unternehmen heraus. ◀

Anzeige



Designed & manufactured in the Netherlands

Nachweislich 30-45% Energie-Einsparung

für die Kühlung in Kühlfahrzeugen.

blueSeal®

Luftschleier für den temperaturgeführten Transport



Verbesserte Erhaltung der Kühlkette



Gesteigerte Kraftstoff-Effizienz des Fahrzeugs



Kontaktfreie Lösung für Fahrer



KEEP YOUR COOL

BlueSeal® Luftschleier-Technologie ist patentrechtlich geschützt. Tests und Analysen finden Sie unter: www.blueseal-aircurtains.com

VANILLEEIS, ABER GRÜN

Baustart für eine CO₂-freie Speiseeisproduktion: In Schönebeck an der Elbe hat Florida Eis nach langer Planung den Grundstein für einen neuen Standort gelegt, der seine Energie weitgehend autark erzeugen soll. Auch die Logistik soll mit selbst erzeugtem Wasserstoff nachhaltig werden.

Florida Eis hat Mitte August in Schönebeck den Grundstein für eine gläserne Eis-Manufaktur gelegt. Das neue Werk im Salzlandkreis in Sachsen-Anhalt soll rund 5000 Tonnen Speiseeis pro Jahr produzieren. Die Inbetriebnahme ist für Frühjahr 2028 geplant. Das in Berlin ansässige Unternehmen Florida Eis will nach eigenen Angaben insgesamt 25 Millionen Euro investieren und in den nächsten Jahren bis zu 500 neue Arbeitsplätze schaffen. Die Produktion soll weitgehend energieautark sein mit eigener Energieerzeugung aus Photovoltaik und Windkraft sowie innovativen Technologien zur Rückgewinnung von Energie. Als Ziel gibt Florida Eis eine CO₂-freie Speiseeismanufaktur vor. »Wir wollen mit Florida Eis beweisen, dass man hervorragendes Eis herstellen und gleichzeitig Verantwortung für die Zukunft übernehmen kann. Wenn wir ab 2028 hier die erste Eiscrème produzieren, soll jeder sagen können: Das ist ein Standort, der Zukunft hat«, erklärte Olaf Höhn, Geschäftsführer von Florida Eis.

Der Hersteller ist bekannt für Innovationen: Zu den Entwicklungen des Unternehmens gehören eine smarte Tiefkühltruhe und eine vollständig kompostierbare Verpackung für Speiseeis. Unter der gesamten Tiefkühlzelle am bisherigen Produktionsstandort an der Zellinstraße im Berliner Bezirk Spandau dient Glasschaumschotter aus recyceltem Altglas als Isolierung. Auch eutektisch gekühlte E-Lieferwagen sind bei dem Hersteller im Einsatz. Deshalb wurde der Eis-Hersteller bereits 2013 als Klimaschutz-Musterbetrieb durch die Bundesregierung ausgezeichnet. Die für den bisherigen Standort entwickelten Technologien sollen nun im Neubau in Schönebeck kombiniert werden. Auch selbsterzeugter Wasserstoff als Energieträger für die Logistik ist Teil des Konzepts.

Florida Eis Geschäftsführer Olaf Höhn spricht zum Baustart in Schönebeck.



Grundsteinlegung mit (von links) Florida Eis Geschäftsführer Olaf Höhn, Oberbürgermeister Bert Knoblauch, Ministerpräsident Sven Schulze, Energieminister Armin Willingmann, Berlins Wirtschaftssenatorin Franziska Giffey und Landrat Markus Bauer.

Das Bundesland Sachsen-Anhalt fördert das Projekt mit einem signifikanten Anteil aus seinen Cleantech-Programmen, die Höhn als Voraussetzung für das gesamte Vorhaben bezeichnet. Neben der rund 4000 Quadratmeter großen Produktionshalle sind unter anderem Logistikflächen, ein Bürogebäude mit Eiscafé und Werksverkauf sowie weitere Angebote für Besucher vorgesehen. Außerdem soll die für die Eisproduktion benötigte Vanille in Gewächshäusern selbst angebaut werden. Die Pflanze braucht 26 °C und kontrollierte Luftfeuchte von 96 Prozent, beides kann die benachbarte Eisfabrik im Nebenprodukt liefern.

Zum Baustart der Fabrik in Schönebeck, knapp 30 km südöstlich von Magdeburg an der Elbe gelegen, haben Vertreter aus Politik und Wirtschaft die Investition als wichtiges Signal für Sachsen-Anhalt und die Region gewertet. »Besonders überzeugt mich, dass hier wirtschaftliches Wachstum mit Innovation, Energieeffizienz und moderner Lebensmittelproduktion verbunden wird. Genau solche Investitionen brauchen wir: Unternehmen, die langfristig denken, Wertschöpfung vor Ort schaffen und gemeinsam mit uns Zukunft gestalten«, lobte der Ministerpräsident Sven Schulze (CDU) in der Schlussphase des Landtagswahlkampfes. ◀

SICHER GELAGERT BIS ZUR ULTRATIEFKÜHLUNG

Effiziente Lagertechnik für jede Temperaturzone soll nicht nur empfindliche Produkte zuverlässig schützen, sondern auch Arbeitsläufe und Flächennutzung optimieren.

Die Lagerung von Medikamenten, Laborproben und anderen sensiblen Produkten erfordert passgenaue Lösungen. Moderne Lagertechnik kann dazu beitragen, Lagerflächen effizient zu nutzen, Arbeitsabläufe zu optimieren und empfindliche Produkte zuverlässig zu schützen.

Die Firma Scholz Mechanik fertigt Schubladenschränke und Regalsysteme für den Bereich der Medikamenten- und Laborprobenlagerung. Für Anwendungen mit gekühlt oder ungekühlt gelagerten Artikeln und für Langsam- oder Schnelldreher bietet das Unternehmen aus Hamburg angepasste Lagersysteme mit der höchstmöglichen Verdichtung. Erfahrung, Funktionalität und Qualität der Produkte sowie die Flexibilität, auch kundenspezifische Anwendungen zu realisieren, werden von den Kunden seit vielen Jahren geschätzt. Je nach Anforderung kommen Lagertechnik für Normaltemperatur, Kühl- und Tiefkühlbereiche oder Ultratiefkühlung zum Einsatz. Modulare Schubladen- und Regalsysteme sorgen dabei für eine platzsparende, übersichtliche und sichere Lagerung. Für Produkte ohne Kühlbedarf bieten modulare Schubladenschränke eine staubgeschützte und strukturierte Aufbewahrung. Individuell anpassbare Schubladen und Trennsysteme ermöglichen eine optimale Nutzung des verfügbaren Lagerraums und erleichtern die Organisation. Im Kühlbereich (+2 bis + 8 °C) werden vor allem Medikamente und Impfstoffe sicher gelagert. Schubladensysteme ermöglichen dabei eine hohe Lagerdichte und einen schnel-

len Zugriff. Für Temperaturen bis -40 °C kommen individuelle Lösungen zum Einsatz, beispielsweise für die Lagerung von Blutplasma oder anderen temperaturempfindlichen Proben.

Bei Temperaturen bis -110 °C sind speziell entwickelte Lagersysteme gefragt. Robuste Materialien und durchdachte Konstruktionen gewährleisten auch unter extremen Bedingungen eine sichere, langlebige und wartungsarme Lagerung – etwa in Laboren, Forschungseinrichtungen oder der Pharmaindustrie.

Ziel von Scholz Mechanik ist es, die Prozesse der Kunden mit individuell geplanten Lagerlösungen, die exakt zum Anwendungsfall passen, effizienter, sicherer und zukunftsfähiger zu gestalten.

Anzeige



Beispiele von Lagertechnik-Lösungen für den Bereich der Medikamenten- und Laborprobenlagerung von Scholz Mechanik.

BUTT®

... UND DAS NIVEAU STIMMT!

Wir schaffen logistische Verbindungen.
 Individuelle Planung und Konstruktion
 direkt vom Hersteller – Made in Germany
www.butt.de

MADE IN GERMANY

Wärmegedämmte Verladeschleuse

BUTT GmbH Tel.: +49 (0) 44 35 96 18-0
 Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49 (0) 44 35 96 18-15
 D-26197 Großenkneten butt@butt.de · www.butt.de

PAKETLÖSUNG FÜR LEH-LASTSPITZEN

Das SMA Storage XL Package soll für den Lebensmittelhandel Energiekosten senken und Lastspitzen glätten. Es bündelt Batteriespeicher, Wechselrichter und Energiemanagement in einer Lösung.

Mit dem SMA Storage XL Package stellt die SMA Solar Technology AG eine ganzheitliche Lösung für Gewerbebetriebe insbesondere mit kontinuierlichem Strombedarf und ausgeprägten Lastspitzen vor. Als Beispiele nennt das Solartechnologieunternehmen den Lebensmittelhandel, also Supermärkte, Verbrauchermärkte, Discounter, Bio-Märkte, Großhandel und weitere. Es handelt sich um die Nachfolgelösung der SMA Commercial Storage Solution. Das Paket kombiniert leistungsstarke Batterietechnologie – den bewährten Batteriewechselrichter Sunny Tripower Storage X – sowie intelligentes Energiemanagement mit Monitoring über das Sunny Portal powered by EnnexOS. Das SMA Storage XL Package steht ab sofort zur Verfügung. Im Lebensmittelhandel ist Energie ein zentraler Kostenfaktor. Die lückenlose

Kühlkette erfordert den durchgängigen Betrieb von Kühl- und Tiefkühlanlagen und sorgt für ein energieintensives Lastprofil mit Lastspitzen. Zusätzlich erhöhen Beleuchtung, Lüftungs- und Klimatechnik, Backstationen und zunehmend Ladeinfrastruktur den Strombedarf. Vor diesem Hintergrund soll das SMA Storage XL Package mit Eigenverbrauchsoptimierung und Lastspitzenkappung dabei unterstützen, Energiekosten zu senken und den Betrieb besser planbar zu machen. Monitoring und Steuerung erfolgen zentral über das »Sunny Portal«.

Einfach einführen, zentral steuern

Das SMA Storage XL Package ist eine abgestimmte Gesamtlösung für energieintensive Gewerbebetriebe wie eben den Lebensmittelhandel. Es lässt sich nach Angaben des nordhessischen Anbieters schnell installieren und zentral in Betrieb nehmen, was

den Aufwand reduzieren und Rollouts über viele Märkte vereinfachen soll. Über eine Plattform können Betreiber den Speicher standortübergreifend überwachen und steuern.

Im Alltag unterstützt die Lösung dabei, mehr selbst erzeugten Solarstrom direkt im Markt zu nutzen und Leistungsspitzen zu reduzieren, etwa wenn Kälte- und Klimaanlage sowie Beleuchtung und weitere Verbraucher gleichzeitig laufen. Im Mittelpunkt stehen dafür Energiemanagement-Funktionen wie Eigenverbrauchsoptimierung und Lastspitzenkappung, bei Bedarf auch als Multi-Use-Kombination. Ergänzend ermöglichen zeitplanbasierte Steuerung und Tariffunktionen, den Speicher gezielt dann einzusetzen, wenn es wirtschaftlich sinnvoll ist, heute und mit Blick auf künftige Anwendungsfälle, erklärt SMA.

Sicher und zuverlässig im laufenden Betrieb

Das SMA Storage XL Package ist auf einen sicheren und zuverlässigen Betrieb ausgelegt und verfügt über eine zehnjährige System- und Batteriekapazitätsgarantie. Integrierte Schutzfunktionen und ein robustes Batteriekonzept sollen für hohe Betriebssicherheit sorgen. EU-Zertifizierungen, EU-basiertes Datenhosting und automatische Updates unterstützen zudem die IT Sicherheit, so der Spezialist für Photovoltaik- und Speicher-Systemtechnik mit Sitz in Niestetal bei Kassel. Für Betreiber bedeute das: Der Speicher läuft stabil, lässt sich zentral überwachen und kann standortübergreifend effizient betrieben werden auch bei vielen Filialen.



WEG MIT DEM WASTE

Der US-Kältetechnikanbieter Copeland kooperiert mit Blue Yonder Network, um einen einheitlichen Überblick über Standort und Zustand von Kühlwaren zu liefern. Bei einem großen US-Lebensmittel-einzelhändler wird die Lösung derzeit implementiert.

Lebensmittelverschwendung und -verluste entstehen, wenn Lebensmittel verloren gehen, bevor sie die Verbraucher erreichen. Sie stellen nach wie vor globale Herausforderungen

dar. Nach Angaben der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) geht etwa ein Drittel aller weltweit produzierten Lebensmittel an irgendeiner Stelle der Lieferkette verloren oder wird verschwendet. Das Problem ist bekannt, eine Folge ist, dass Einzelhändler zunehmend detailliertere Daten zu Sendungen in nahezu Echtzeit verlangen, so die Erfahrung des Kältetechnik-Anbieters Copeland. Lieferanten in der Kühlkette würden so unter dem Druck stehen, einen kombinierten Überblick über Logistik und Produktzustand zu liefern. Diese Datenströme wurden bisher getrennt verwaltet, was laut Copeland zu Lücken in der Transparenz führte und Reaktionen auf Risiken während des Transports verzögerte.

Anfang Juli hat Copeland die Verfügbarkeit einer Integration zwischen seiner Frachtüberwachungssoftware »Oversight360« und dem Blue Yonder Network bekannt gegeben. Durch die Verknüpfung der von Copeland bereitgestellten Einblicke in den Zustand der Sendungen mit den Workflow- und Transparenzfunktionen der Supply-Chain-Plattform von Blue Yonder sollen Lieferanten, Partner und Logistikdienstleister einen einheitlichen Überblick über den Standort der Sendungen und den Zustand der Produkte erhalten. Gleichzeitig soll die Integration umsetzbare Erkenntnisse liefern, um Verderb zu reduzieren und Störungen während des Transports zu minimieren. Der Schritt spiegele den zunehmenden Trend hin zu vernetzten,

KI-gestützten Lieferketten-Ökosystemen wider, in denen Echtzeit-Transparenz und operative Intelligenz eine schnellere und widerstandsfähigere Entscheidungsfindung ermöglichen, erklärten die Unternehmen.

Trend zu Transparenz und Datenaustausch

Die Oversight360-Software von Copeland liefert Echtzeit-Standortdaten zu Sendungen sowie Telematiksignale, die Betreibern von Kühlketten helfen, die Produktqualität zu überwachen, Verderb zu reduzieren und die Einhaltung von Vorschriften zu vereinfachen. Durch die Anbindung dieser Signale an das Blue Yonder Network werde ermöglicht, die Daten zu aggregieren und intelligente Analysen anzuwenden. Im Laufe der Zeit würden so fortschrittlichere Analyse- und Vorhersagemöglichkeiten unterstützt, erklärt Copeland. »Die Möglichkeit, wichtige Erkenntnisse zu Sendungen und Zuständen auf einer einzigen Plattform zusammenzuführen, unterstützt eine fundiertere und proaktivere Entscheidungsfindung«, betonte Lori Haggart, Vice President für Monitoring bei Copeland. »Die Integration der Oversight360-Software von Copeland in

Kurzinfo Copeland

Copeland wurde 1921 gegründet und ist heute ein weltweit führender Anbieter von Verdichtungstechnologien und Steuerungslösungen. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in St. Louis im US-Bundesstaat Missouri. Die Copeland Europe GmbH ist in Aachen und Berlin ansässig.

das Blue Yonder Network trägt dazu bei, die Compliance-Anforderungen der Einzelhändler an ihre Lieferanten zu erfüllen, die Frische zu optimieren und Verschwendung zu minimieren – was einen allgemeinen Trend hin zu mehr Transparenz und Datenaustausch entlang der gesamten Kühlkette widerspiegelt.«

Derzeit wird die Lösung bei einem großen US-Lebensmitteleinzelhändler implementiert: Die von den Go-Trackern und der Oversight360-Software von Copeland erfassten Daten und Erkenntnisse werden in das Blue Yonder Network integriert, was eine einheitlichere Überwachung ermöglicht und dem Einzelhändler hilft, seine Ziele für eingehende Sendungen – pünktliche und vollständige Lieferung – zu erreichen. ◀



Ende April hat Copeland die Tracker Go Real-Time GL und GL XL auf den Markt gebracht. Sie bieten 4G Konnektivität und genaue Geolokalisierung für temperatur- und feuchtigkeitssensible Sendungen.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT VON MOVU UND JUNGHEINRICH

Jungheinrich und Movu Robotics haben eine strategische Partnerschaft vereinbart. Künftig werde Jungheinrich der bevorzugte Integrator für die Shuttle-Systeme von Movu sein, während Movu zum bevorzugten Lieferanten für Jungheinrich wird, teilten beide Unternehmen Mitte August mit. Ziel sei es, gemeinsam hochautomatisierte Palettenlagerlösungen für Kunden noch schneller und effizienter zu realisieren. »Kunden erwarten heute keine einzelnen Automatisierungskomponenten mehr, sondern nahtlose Automatisierungslösungen«, erläuterte Dr. Tobias Harzer, Chief Automation Officer bei Jungheinrich, die Kooperation. Gemeinsam vereine man Shuttle-Technologie, Software, Integration und Service zu einem Gesamtsystem, das sich nahtlos in bestehende Lagerstrukturen einfügen soll. »Insbesondere in Branchen wie der Lebensmittel- und Getränkebranche, der Kühlkettenlogistik und im 3PL-Bereich verzeichnen wir eine stark steigende Nachfrage nach Shuttle-Lösungen mit hoher Dichte«, berichtete Harzer.

Das im belgischen Lokeren ansässige Unternehmen Movu bietet mit dem Vierwege-Shuttlesystem Atlas ein Lösung zum Lagern und Entnehmen von Paletten in Mehrfachtiefe. Auf Shuttlesysteme des Anbieters vertrauen laut Movu bereits über 200 Lager, und

sie kommen in zahlreichen Jungheinrich-Kundenprojekten in ganz Europa und Nordamerika zum Einsatz, erklärt der Intralogistiker mit Stammsitz in Hamburg. Bei Coppenrath & Wiese beispielsweise entstehe derzeit ein automatisiertes Lager für Verpackungsmaterialien, das bisher dezentralisierte Lagerkapazitäten in einer einzigen zentralen Anlage zusammenführt. Beim rasant expandierenden Einzelhandelsunternehmen Mascot Online in Almere in den Niederlanden entstehe derzeit ein automatisiertes Palettenlager mit rund 11 500 Palettenstell-

plätzen; zehn Movu-Vierwege-Shuttles sollen dort für eine hohe Lagerdichte und eine schnelle Materialbereitstellung sorgen. »Mit dieser strategischen Partnerschaft vereinen wir die innovative Shuttle-Technologie von Movu, dessen Regalfertigungskompetenz als Teil der Stow-Gruppe sowie die Integrations-, Software- und Service-Expertise von Jungheinrich. Gemeinsam machen wir automatisierte Hochdichtelager einfacher zu realisieren, flexibler zu gestalten und skalierbarer für zukünftiges Wachstum«, so Noë van Bergen, CSO von Movu Robotics.



Stehen für die neue strategische Partnerschaft von Jungheinrich und Movu (von links): Jos De Vuyst, CEO der Stow Group, Tobias Harzer und Noë van Bergen.

NEUE WEITERBILDUNG PROZESSMANAGER LOGISTIK

Wie können Abläufe in der Logistik effizienter werden? Mit dieser Fragestellung beschäftigen sich Teilnehmende der neuen modularen Weiterbildung »Prozessmanager Logistik Tüv/TUM«. Das Konzept wurde gemeinsam von der Tüv Süd Akademie und dem Lehrstuhl für Fördertechnik Materialfluss Logistik der Technischen Universität München entwickelt. Teilnehmer sollen praxisnah erlernen, wie sie leistungsfähige Logistiksysteme gestalten können. Dabei stehen Automatisierung und Effizienzsteigerungen im Mittelpunkt. Die modulare Weiterbildungsreihe »Prozessmanager Tüv/TUM« startet im Herbst 2026.

Angefangen bei den Grundlagen moderner Logistikprozesse, über die Simulation von Materialflüssen bis hin zur Workflow-Automatisierung erwerben die Teilnehmer in mehreren Modulen umfassende Kenntnisse zu aktuellen Herausforderungen der Prozessgestaltung in der Logistik. »Wertstromdesign, Anwendung von No-Code- und Low-Code-Tools und die passende IT-Architektur gewinnen in der Logistik zunehmend an Bedeutung. Um Fach- und Führungskräfte gezielt auf diese Anforderungen vorzubereiten, haben wir gemeinsam mit dem Lehrstuhl für

Fördertechnik Materialfluss Logistik der TUM diese Weiterbildungsreihe entwickelt«, erklärt Christopher Durkowiak, Produktverantwortlicher Transport, Verkehr & Logistik bei der Tüv Süd Akademie.

Die angebotenen Module sowie der Praxistag sind einzeln buchbar. In Kombination der Einheiten können Teilnehmende die Weiterbildung als zertifizierte »Fachkraft für Prozessanalyse in der Intralogistik Tüv/TUM« und »Fachkraft für innovative Prozessautomatisierung in der Logistik Tüv/TUM« oder als »Prozessmanager Logistik Tüv/TUM« abschließen.

RHENUS UND SHIPZERO GEHEN STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT EIN

Die Rhenus-Gruppe und die Emissionsdatenplattform Shipzero haben Mitte August eine strategische Partnerschaft bekanntgegeben. Damit erhalten Rhenus-Kunden ab sofort Zugang zu einer »Book-and-Claim«-Lösung zur Reduzierung der Klimaauswirkungen globaler Transporte. Diese umfasst alternative Kraftstoffe und batterieelektrische Fahrzeuge im Luft-, See- und Straßen-transport.

Als multimodaler Logistikdienstleister ist Rhenus in erheblichem Maße auf externe Transportkapazitäten angewiesen. Deshalb führt das Unternehmen »Book and Claim« als Lösungsansatz ein, um die Klimaauswirkungen von Transportemissionen dort zu reduzieren, wo Rhenus keinen direkten Ein-

fluss auf die zugrunde liegenden Vermögenswerte hat. »Book and Claim« bietet Unternehmen die Möglichkeit, in emissionsärmere Transportlösungen zu investieren, unabhängig von der tatsächlichen Transportkette einer Sendung. Die daraus resultierenden Emissionseinsparungen werden über ein geprüftes System transparent ausgewiesen. Durch die auditfähige Plattform von Shipzero sind Unternehmen weniger abhängig von manuellen Prozessen und Datenverarbeitungen, erklärt Rhenus. »Da sich immer mehr Unternehmen zu wissenschaftlich fundierten Zielen verpflichten, wird eine überprüfbare »Book and Claim«-Bilanzierung zu einer zunehmend wichtigeren Grundlage für einen glaubwürdigen Beitrag

zur Dekarbonisierung. Der unabhängig verifizierte Ansatz von shipzero ermöglicht es uns, genau das unseren Kunden zu bieten«, erklärt Adrian Wojnowski, Manager Sustainable Solutions & Decarbonization bei Rhenus.

Der »Book and Claim«-Ansatz von Shipzero wurde von der unabhängigen Zertifizierungsstelle Müller-BBM Cert geprüft und entspricht dem MBM Framework des Smart Freight Centre (SFC) sowie der Iso-Norm 14083 und dem GLEC-Framework. Die erzielten Emissionsverringerungen werden gemäß den Vorgaben des THG-Protokolls separat von den Emissionen der Scopes 1-3 ausgewiesen. So können Unternehmen die erzielten Einsparungen transparent nachvollziehen und dokumentieren.

Anzeige

ECO°COOL



ISOLIERVERPACKUNGEN AUS JUTE UND PAPIER

DIE NACHHALTIGE ALTERNATIVE ZU STYROPOR

Ecocool bietet eine große Auswahl nachhaltiger Isolierverpackungen, die speziell auf die Anforderungen von Versendern von Arznei- oder Lebensmitteln zugeschnitten sind. Lassen Sie sich von unserem Team beraten, welche Lösung für Ihre Anwendung passt!

GUT FÜR SIE UND DIE UMWELT

- Nachhaltige Alternative zu EPS-Boxen – ressourcenschonend und recyclingfähig
- Vorqualifizierte Lösungen für viele Anwendungen
- Platzsparend in Lager und Versand
- Besonders wirtschaftlich mit Ecocool-Kühlelementen

Auch **individuelle Anfragen** möglich!



11 MILLIONEN EURO JÄHRLICH DURCH GERÄTEDIEBSTAHL

Das US-IT-Unternehmen Samsara hat Mitte Juli den Bericht »2026 State of Connected Operations – Was mangelnde Asset-Transparenz wirklich kostet« veröffentlicht. Unternehmen ohne Asset-Verfolgung erlitten danach durch Gerätediebstahl oder -verlust jährlich operative Verluste in Höhe von durchschnittlich 11 Millionen Euro. Diese Schätzung der Befragten umfasst nicht nur die Ersatzkosten von Geräten, sondern auch indirekte Kosten wie Projektverzögerungen, Vertragsstrafen, Notfallmieten und Arbeitsausfall. Deutschland führt dabei im EMEA-Vergleich: 72 Prozent der Führungskräfte hierzulande berichteten, dass ein fehlendes kritisches Asset in den letzten zwölf Monaten zu einer erheblichen Stilllegung oder Verzögerung geführt hat.

Der Bericht wurde von Samsara in Auftrag gegeben und vom unabhängigen

Marktforschungsunternehmen Wakefield Research im Februar durchgeführt. Dafür wurden online rund 1500 Führungskräften aus dem Finanzbereich in sieben Ländern befragt: den Vereinigten Staaten, Mexiko, dem Vereinigten Königreich, Irland, Frankreich, Deutschland und Kanada. Sie kamen mehrheitlich von mittelständischen Unternehmen mit einem Jahresumsatz zwischen 210 Millionen und 850 Millionen Euro aus den Bereichen Bauwesen, Logistik, Außendienst, Versorgungsunternehmen und ähnlichen Branchen.

72 Prozent der Kosten entfallen laut des Berichts auf das Verschwinden von Geräten im Wert von unter 8500 Euro: Werkzeuge, Sensoren, Generatoren und Spezialteile, auf die der Betrieb täglich angewiesen ist. 71 Prozent der Unternehmen ohne Bestandsverfolgung sind Quartal für

Quartal von Gerätediebstahl betroffen. Ohne technische Lösungen für Nachverfolgung beträgt die durchschnittliche Zeit bis zum Auffinden eines fehlenden Geräts nach der Befragung 25 Tage. 54 Prozent der Unternehmen konnten nicht einmal die Hälfte ihrer gestohlenen hochwertigen Geräte wiederbeschaffen. Unternehmen mit Bestandsverfolgung verzeichnen eine Senkung der durchschnittlichen jährlichen Betriebskosten aufgrund von Bestandsverlusten um 76 Prozent.

Und die Nutzer von Tracking-Systemen hatten eine doppelt so hohe Wahrscheinlichkeit, gestohlene Ausrüstungsgeräte innerhalb der ersten fünf Tage nach einem Verlust wiederzufinden. 31 Prozent der Unternehmen mit einer Lösung zur Bestandsverfolgung konnten dadurch ihre Versicherungsprämien erfolgreich senken.

NEUES TECHNOLOGIEZENTRUM VON SUNSWAP

Anfang Juli hat Sunswap sein neues Technologiezentrum in Leatherhead im Südwesten Londons eröffnet. Der britische Hersteller empfing aus diesem Anlass über 60 Gäste, darunter Flottenbetreiber, Branchenpartner und Regierungsvertreter, zu einem Tag der offenen Tür, bei dem es um die Zukunft der Kühlkette ging. Das Technologiezentrum ist nach Angaben des Unternehmens viermal so groß wie die bisherigen Räumlichkeiten. »Seit der Gründung von Sunswap sind wir um das 200-Fache gewachsen. Dieses Technologiezentrum gibt uns den Raum, in dem Umfang zu produzieren, den die Branche mittlerweile von uns erwartet, und Endurance weiter voranzutreiben«, erklärte Michael Lowe, CEO von Sunswap. Das Unternehmen wurde im Jahr 2020 gegründet.

Beim Tag der offenen Tür ging es jedoch nicht nur um das Gebäude. Die Gäste hatten dort die Gelegenheit, vom Sunswap-Team zu erfahren, wie es mit »Endurance« und der damit verbundenen Kühlkette weitergeht. Eröffnet wurde der Tag von Helen Maguire, Abgeordnete für Epsom und Ewell, die

sich im Parlament für die Dekarbonisierung der Transportkühlung einsetzt und sich stets als Fürsprecherin der Branche erwiesen hat.

Die Gäste erhielten einen Einblick in die Entwicklungsphasen von Sunswap Endurance sowie einen ersten Blick auf die Kühltechnologie der nächsten Generation, die Sunswap für zukünftige Geräte entwickelt. Der Tag bot zudem einen ersten Ausblick darauf, in welche Richtung sich die Aftermarket-Dienstleistungen von Sunswap entwickeln: Probleme erkennen, bevor sie zu Ausfällen führen, und den Betrieb der Flotten mit weniger Ausfallzeiten aufrechterhalten. Bei einem Rundtischgespräch mit Betreibern kamen Flotten zusammen, die »Endurance« bereits täglich im Einsatz haben, darunter DFDS, Noble Foods, Voltloader und Bannister Transport. Sie berichteten von den wirtschaftlichen Vorteilen und der Begeisterung, die das System bei den Fahrern weckt, die es täglich nutzen. »Die großen Dieselhersteller haben versucht, Batterietechnologie an alte Konstruktionen anzupflanzen, und die Kunden hatten kein Interesse daran. Bei Sunswap war



Unter anderem gab es beim Open Day von Sunswap ein Gespräch mit Kunden des britischen Transportkälte-Anbieters.

das anders – dieses System wurde von Grund auf neu entwickelt. Wir haben es bei 43 °C Hitze und unter den härtesten Bedingungen, die Australien zu bieten hat, getestet, und es hat alle Erwartungen übertroffen. Wir haben nun eine Bestellung über 100 Endurance-Einheiten aufgegeben«, berichtete Grant Turner, Geschäftsführer von Protran Solutions, dem Vertriebspartner von Sunswap in Australien.

SCHNELLE SCHIENENBAHN NEU AUFGELEGT

Swisslog positioniert sein Einschienenbahnsystem Monorail unter dem neuen Namen Fastmove neu. Der Intralogistikanbieter legt den Fokus auf Leistung, Flexibilität und verbesserte Lebensdauer der Anlage für den Palettentransport über lange Distanzen. Fastmove ist für einen zuverlässigen Betrieb unter unterschiedlichsten Einsatzbedingungen konzipiert. Das System arbeitet in Umgebungen von Tiefkühltemperaturen von -30°C bis hin zu Umgebungstemperaturen von 50°C . Es handhabt nach Angaben von Swisslog Lasten bis zu 1500 Kilogramm beziehungsweise bis zu 3000 Kilogramm in Doppellastkonfigurationen. Fastmove soll es Kunden ermöglichen, den Durchsatz deutlich zu steigern: mit Transportgeschwindigkeiten von bis zu 2 Meter pro Sekunde und Systemkapazitäten von mehr als 600 Paletten pro Stunde. So könnten Betreiber wachsende Nachfrage bewältigen und Spitzenvolumen effizienter handhaben, so der Intralogistiker mit Sitz in Buchs im Kanton Aargau. Im Vergleich zu herkömmlicher Fördertechnik biete Fastmove Kostenvorteile, insbesondere bei Anwendungen mit langen Transportdistanzen oder hohem Durchsatz. Die Fähigkeit, große Volumen über weite Strecken mit weniger System-



Fastmove arbeitet auch in Umgebungen mit Tiefkühltemperaturen von -30°C .

komponenten zu transportieren, senke Installations- und Betriebskosten und verbessere gleichzeitig die Raumnutzung im Lager.

Swisslog sieht mit Fastmove auch für bestehende Anlagen klare Vorteile. Die Komponenten würden sich für Modernisierungs- und Retrofit-Projekte eignen. Aktuelle Upgrades erfolgten auf Steuerungs- und Softwareebene, während mechatronische Anpassungen bei Bedarf vorgenommen werden.

Die nächste Produktversion sei bis Ende 2026 finalisiert und erfülle die Anforderungen des EU Cyber Resilience Act (CRA) sowie die aktuell gültigen Maschinenrichtlinien. Fastmove integriert sich über Swisslogs Softwareplattform SynQ nahtlos in die bestehende Lager-IT-Infrastruktur und ermöglicht die intelligente Steuerung von Materialflüssen sowie die Synchronisierung zwischen automatisierten und manuellen Prozessen.

LOGISTIKBUDE HEISST JETZT LOOPARIO

Am 5. August ist die neue Webseite der Logistikbude online gegangen – und ab sofort tritt das Tech-Unternehmen als Loopario auf. Mit der neuen Marke machen die Dortmunder den nächsten Schritt in ihrer europäischen Wachstumsstrategie: Bereits heute unterstützt das Load Carrier Management System (LCMS) Unternehmen bei der digitalen Verwaltung von Paletten, Behältern und Gestellen entlang internationaler Lieferketten. Am Produkt, am Team und an der Unternehmenskultur soll sich daher auch mit dem neuen Namen nichts ändern. Vielmehr stehe Loopario für die Weiterentwicklung einer etablierten Lösung unter einem Namen, der auch international funktioniert, erklärt das Unternehmen. »Eine

Palette hält nicht an der Grenze an«, erinnert Philipp Hüning, Co-Founder von Loopario. »Das Obst im Supermarkt wird in Spanien gepflückt, geht durch Frankreich und wird in der Schweiz umgeschlagen. Ladungsträger bewegen sich längst durch ganz Europa – und genau dafür ist unsere Software heute bereits ausgelegt. Was bislang nicht zu dieser internationalen Ausrichtung passte, war der Name. Deshalb war die Umbenennung der logische Schritt.« Das LCMS ist bereits in zehn Sprachen verfügbar und über den Weblink in 66 Ländern erreichbar. Es lässt sich per Klick beispielsweise auf Englisch, Französisch oder Polnisch umstellen. Die internationale Ausrichtung begleitet eine Phase starken Wachstums.

Seit Jahresbeginn ist das Team nach eigenen Angaben auf über 30 Mitarbeiter gewachsen, neun davon sind seit der Series-A-Finanzierungsrunde hinzugekommen. Monatlich werden über das LCMS mehr als 50 Millionen Ladungsträger verwaltet. Zu den 46 Anwendern zählen unter anderem die Nagel-Group und Dachser.

Anzeige

FORSCHUNGSRAT KÄLTETECHNIK STELLT SICH NEU AUF

Der Forschungsrat Kältetechnik e.V. (FKT) hat seinen Vorstand neu zusammengesetzt und mehrere Beiratsmitglieder neu berufen. Die Gremien sollen die strategische Ausrichtung der Forschungsarbeit begleiten und die Zukunft der Kälte- und auch Wärmepumpentechnik aktiv mitgestalten. Dem Vorstand des Forschungsrats Kältetechnik gehören nun Wolfgang Bock von der Fuchs Lubricants Germany GmbH, Michael Elsen von der Kreutzträger Kältetechnik GmbH & Co. KG, Felix Flohr von der Daikin Chemical Europe GmbH, Dr. Ole Fredrich von der Gea Refrige-

ration Germany GmbH und Dr. Achim Gotterbarm von der Wieland-Werke AG an. Bock wurde zum Vorsitzenden des FKT gewählt, Elsen übernimmt das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Gemeinsam mit den weiteren Vorstandsmitgliedern verantworten sie die strategische Weiterentwicklung der Forschungsvereinigung sowie die Vertretung der Interessen der Mitgliedsunternehmen. Dabei stehen insbesondere die Förderung der vorwettbewerblichen Forschung sowie die Stärkung des Wissenstransfers zwischen Wissenschaft und Wirtschaft im Fokus.

Verstärkt wird die Arbeit des Forschungsrats durch neue Mitglieder im Beirat. In dieses Gremium wurden Dr. Christophe Vallée (Cozolttec Kältetechnik Deutschland GmbH, Sprecher des Beirats), Daniel Becker-Katona (Kelvion GmbH), Dr. Jochen Dietl (Wieland-Werke AG), Dr. Jakob Gerrard (Güntner GmbH & Co. KG), Thorsten Loh (Fuchs Lubricants Germany GmbH) und Kay Richter (Bitzer Kühlmaschinenbau GmbH) berufen. Dem Forschungsrat Kältetechnik gehören derzeit 34 Mitglieder an.

DGNB-PLATIN UND GOLD FÜR PFENNING-LOGISTIKIMMOBILIEN

Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) hat drei weitere Immobilien der Pfenning Group zertifiziert. Der Multicube Osthesen BA II bei Mecklar erhielt mit einem Gesamterfüllungsgrad von 83,6 Prozent und der Multicube Münsterland bei Ladbergen mit 82,5 Prozent jeweils DGNB-Platin für Neubauten. Der Freshcube Osthesen bei Bad Hersfeld verfehlte Platin knapp und erreichte mit 78,8 Prozent Gold. Pfenning gehört damit nach eigenen Angaben zu den Logistikdienstleistern mit den meisten DGNB-Platin-Zertifizierungen, die aufgrund zusätzlicher Audits, Messungen und Baustoff- sowie Lieferkettennachweise als anspruchsvollste Siegel in diesem Bereich gelten. »Wir sind sehr stolz, diese hervorragenden Ergebnisse für unsere neueren Standorte erzielt zu haben«, kommentierte Torsten Radszuweit, Leiter Zentraleinkauf und Immobilien bei der in Heddesheim bei Mannheim ansässigen Gruppe. »Mit unserem Multicube-Konzept zeigen wir, wie zukunftsfähige Logistikimmobilien, die zwischen Wirtschaftlichkeit, Flexibilität und Nachhaltigkeit keine Kompromisse eingehen, aussehen können.«

Die Dachfläche des zweiten Bauabschnittes (BA II) des Multicubes Osthesen ist vollflächig mit einer 35 000



Die Pfenning Multicubes Osthesen BA I und II.

Quadratmeter großen Photovoltaik-Anlage bedeckt; pro Jahr werden so rund 2,7 Millionen kWh produziert und laut Pfenning etwa 950 bis 1080 Tonnen CO₂ eingespart. Der Freshcube Osthesen verfügt mit 12 000 Quadratmeter über die kleinste Dachfläche, auf der pro Jahr trotzdem 1 Million kWh klimafreundlicher Strom produziert wird. Zusätzlich sind die Multicubes standardmäßig darauf ausgelegt, Biodiversität zu schützen und zu fördern. Zu

den Maßnahmen zählen unter anderem Singvogel-, Fledermaus- und Falkennistkästen sowie lose aufgeschüttete Steinhaufen in den Grünflächen für Amphibien. Im Uferbereich der Regenrückhaltebecken bieten Totholzflächen Rückzugsorte für Nagetiere und Insekten. Die Außenanlagen sind insektenfreundlich beleuchtet und bieten mit großen Blumenwiesen statt einfachen Grünflächen Bienen und Hummeln Nahrung.

THERMO KING UND VOLVO TRUCKS MIT KÜHLAGGREGAT-STEUERUNG ÜBER INFOTAINMENT-SYSTEM

Thermo King hat sich mit Volvo Trucks zusammengetan, um die Steuerung von Transportkühlaggregaten direkt in das Infotainment-System der LKW-Fahrerkabine zu integrieren. Die Anwendung ist über den »My Business Apps«-Dienst von Volvo Trucks verfügbar und soll es Fahrern ermöglichen, ihre Kühlfracht in Echtzeit zu überwachen und zu steuern, ohne die Fahrerkabine verlassen zu müssen oder auf zusätzliche mobile Geräte zurückgreifen zu müssen. Thermo King ist nach eigenen Angaben der erste Anbieter auf dem Markt, der diese Stufe der Infotainment-Integration für Kühlaggregate anbietet. »Die Zukunft der Kühlkettenlogistik basiert auf vernetzter Intelligenz, nicht nur auf Hardware. Die Digitalisierung hilft Fuhrparks dabei, die Betriebsverfügbarkeit zu sichern, die betriebliche Transparenz zu erhöhen, die Einhaltung von Vorschriften zu unterstützen und fundiertere Entscheidungen in Bezug auf Fahrzeuge, Fahrer und Ladung zu treffen«, sagte Baris Akcora, Digital Solutions Portfolio Leader bei Thermo King EMEA. »Indem wir das Kühlmanagement direkt in das Infotainment-System von Volvo Trucks integrieren, verbinden wir den LKW und die Kühlanlage zu einem integrierten Ökosystem. Diese Zusammenarbeit bringt digitale Intelligenz in den täglichen Arbeitsablauf des



Weder externe Schnittstelle (HMI) noch Smartphone oder Tablet, sondern das Infotainment-System kann jetzt bei Volvo-LKW zur Steuerung von Thermo King Kühlmaschinen genutzt werden.

Fahrers ein, trägt dazu bei, Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Handynutzung in der Fahrerkabine auszuräumen, vereinfacht alltägliche Aufgaben und verbessert die Überwachung der Einhaltung von Vorschriften über eine einzige Schnittstelle.«

Angesichts des wachsenden Fokus der Branche auf Cybersicherheit ist die Anwendung im Fahrerhaus laut Volvo und Thermo King mit einer robusten End-to-End-Verschlüsselung ausgestattet. Im Gegensatz zu externen physischen

Schnittstellen erfordert der Zugriff auf das Kühlsystem über das Seitendisplay des LKW die Eingabe von Zugangsdaten und eine sichere Anmeldeüberprüfung. Dieses in sich geschlossene Ökosystem im Fahrerhaus soll sicherstellen, dass nur autorisiertes Personal Ladungsparameter einsehen oder ändern kann. Der Dienst ist laut Anbieter ab sofort über den Volvo-Marktplatz für LKW verfügbar, die mit dem neuesten Seitendisplay ausgestattet sind, da sind Modelle ab 2021.

HOCHVOLT-DC/DC-WANDLER FÜR FAHRZEUGINTEGRIERTE PHOTOVOLTAIK

Das Technologieunternehmen Opes Solar Mobility hat den OSM 60/875 MPPT präsentiert, einen galvanisch getrennten DC/DC-Wandler mit integriertem MPPT-Regler. Das Gerät schließt nach Überzeugung des Unternehmens aus Zwenkau bei Leipzig eine zentrale Lücke bei der Integration von fahrzeugintegrierter Photovoltaik in Nutzfahrzeuge: Es wandelt Niederspannungs-Solarleistung unter 60 Volt direkt in Hochvoltleistung zwischen 200 und 875 Volt um. Eine Einheit verarbeitet bis zu 1,5 kWp. Ein dynamischer P&O-MPPT-Algorithmus

soll für stabile Energieübertragung auch bei schnell wechselnder Einstrahlung sorgen, wie sie im Fahrbetrieb typisch ist. Da sich das Gerät direkt über den PV-Eingang versorgt, bleibt es ohne Solarenergie inaktiv, das soll eine ungewollte Entladung der Batterie verhindern. Das Gehäuse ist IP67-geschützt, passiv gekühlt und für den Einbau in beengte Räume wie Fahrgestellrahmen oder Kühlaggregate ausgelegt. Elektrisch betriebene Kühlaufleger sieht Opes als einen wichtigen Einsatzbereich des Wandlers.

Der OSM 60/875 MPPT vereinfacht die Architektur für Solarstrom-Integration.



NEUES BEHÄLTERSYSTEM FÜR TEMPERATURGEFÜHRTE LEBENSMITTELLOGISTIK

Yetico, ein polnischer Spezialist für Lösungen aus expandiertem Polystyrol (EPS), erweitert sein Geschäft in Deutschland und führt mit Webox ein Verpackungssystem für die temperaturgeführte Lebensmittellogistik ein. Das Unternehmen mit Sitz in Olsztyn im Nordosten Polens richtet sich zunächst insbesondere an Verarbeiter und Distributoren von Fisch und Seafood sowie an Logistikunternehmen im Kühlkettenbereich. Interessierte Unternehmen können Produktmuster anfragen und das System für ihre jeweiligen Anforderungen bewerten. Yetico will damit frühzeitig den praktischen Austausch mit Verarbeitern, Distributoren und Logistikunternehmen fördern. Das Webox-System wurde für die Anforderungen beim Transport temperaturempfindlicher Frischeprodukte entwickelt und verbindet eine robuste Konstruktion mit einem aufeinander abgestimmten Behälterkonzept. Im Vordergrund stehen Ladungsstabilität, zuverlässiges Handling und die Anforderungen des täglichen Einsatzes entlang der Kühlkette. Als wesentliches Merkmal von Webox nennt Yetico das

ineinandergreifende Design der Behälter. Es soll eine stabile Handhabung beim Beladen, während des Transports und beim Entladen unterstützen. Damit richtet sich das System an Unternehmen, für die nicht nur die Eigenschaften der einzelnen Transportbox, sondern auch ein zuverlässiges Handling im gesamten Logistikprozess entscheidend sind.

Die Konstruktion wurde zudem kontinuierlich an praktische Anforderungen angepasst. Eine Weiterentwicklung im Verbindungsbereich zwischen Seitenwand und Boden erhöht die Widerstandsfähigkeit des Behälters gegenüber Wassereinwirkung. Die stärkere EPS-Schicht in diesem Bereich soll die Gefahr von Beschädigungen an den Ecken reduzieren. Integrierte Ablauföffnungen und Abtropfschalen wirken zugleich der Ansammlung von Wasser im Behälter entgegen. Die konstruktive Weiterentwicklung geht auf Rückmeldungen aus der Praxis zurück.

Yetico hat mehr als 35 Jahre Erfahrung mit dem Werkstoff EPS, seit rund 20 Jahren liefert das Unternehmen EPS-Lösungen für die deutsche Bauwirtschaft. Das Webox-System selbst wird seit 2020 produziert. »Wir haben Webox in den vergangenen Jahren konsequent weiterentwickelt. Beim Transport und bei der Lagerung frischer Lebensmittel kommt es darauf an, die Produkte zuverlässig zu schützen und ihre Frische entlang der gesamten Lieferkette zu unterstützen. Unser Anspruch ist es, unsere langjährige Erfahrung mit einem System zu verbinden, das sich an den tatsächlichen Abläufen und Anforderungen unserer Kunden orientiert«, erklärt Marcin Rostek, CEO von Yetico.

Blick in die Produktion des Webox-Systems.



Inserentenverzeichnis

Arnold Verladesysteme	31	Logimat	39
Brightec	43	Plattenhardt & Wirth	23
Butt	45	Pommier	19
Dambach	U4	Rivacold	41
Ecocool	49	Stark Reinigungsgeräte	51
Hauser	17	SSI Schäfer	Titelstory
Linde	33	Team Logistikforum	35

Logistikkatalog

Logistics.ag

Ihr Thema	Unsere Lösung
Personal	logistikjob.de
Berater, Interim	logistikberater.net
Lieferanten	logistikkatalog.de
Equipment	s-hop.net
Medien	logistic.tv

D-61348 Bad Homburg
Tel.: +49 6172-6826656 /-57
www.logistics.ag

Kühl- und Tiefkühlagerhäuser

NORDFROST ❄️

Für Sie bewegen wir Güter in allen Temperaturen entlang der Lieferkette.

www.nordfrost.de

TELEDOOR

- Kühl- und Tiefkühlzellen
- Kühl- und Tiefkühlraumtüren
- Klima- und Prüfzellen
- Reinraumtechnik
- Maschinenverkleidungen

www.teledoor.de
Tel. +49 (0) 54 29 94 45-0

Seit 1965 Ihr zuverlässiger Partner für Industrie- und Kühlraumbau.

Plattenhardt + Wirth

Kühlraumbau/Industriebau

www.plawwi.de

Kältetechnik

RIVACOLD

KÄLTEANLAGEN FÜR
GEWERBE, INDUSTRIE &
TRANSPORTKÜHLUNG

Kältetechnik

Dawsongroup TCS GmbH 

Temperature Control Solutions
Thermobil Temperaturlösungen

Telefon +49 (0) 2133 5064-0 Website: www.thermobil.de

Kühl-, Klima- und Wärmelager
-45°C bis +80°C Schockfroster und
Auftauanlagen Transportabel
und im Freien aufstellbar

Nach den EU-Richtlinien für Sicherheit und
Hygiene (HACCP) und den FDA GMP-Richtlinien

EcoBox	SuperBox	SuperFroster
TemperBox	SuperBoxXL	HotBox
	KlimaBox	

Gemeinsam Qualität sichern.

FRIGOTEC GmbH

Kälte- und Verfahrenstechnik
Freshness Experts

Kälte- und Klimaanlagenbau
Fruchtreifetechnik www.frigotec.de
CA/ULO-Technik | Elektrotechnik
Schaltanlagen | Regelungstechnik

Zörbiger Str. 5, 06188 Landsberg
Telefon +49(3 46 02) 305 0
Telefax +49(3 46 02) 305 25



» www.bitzer.de

Natürliche Kältemittel:
Eine Weltneuheit in der
Transportkühlung.

ECOOOLTEC
THE NATURAL CHOICE

www.ecooltec.com

Software & Hardware



Mowis
Digitalisierung
Ihrer Lieferlogistik

www.movis-gmbh.de
+49 176 98 661 415

Lagertechnik



DAMBACH
LAGERSYSTEME

www.dambach-lagersysteme.de

Systemintegration



INTHER WAREHOUSE AUTOMATION GMBH

Hauptstraße 25
74382 Neckarwestheim – Deutschland
T +49 (0) 7133 90164-01
info@de.inthergroup.com
www.inthergroup.de

Unsere automatisierten Intralogistik-Tiefkühl-
lösungen sparen bis zu 22% Energiekosten ein!

www.inthergroup.de/tiefkuehlloesungen

KNAPP

Spezialist für
Lösungen im
Bereich
Lebensmittel
und Leergut-
logistik.



Fahrzeugbau

Kerstner 

**Kühlfahrzeuge
nach Maß**

Frischdienst | Tiefkühl | Pharma

+49 6245 90770-53
www.kerstner.de

Verpackungstechnik

FOOD-
UND
PHARMA-
LOGISTIK

ECO°COOL

Sichere Lösungen
für den tempera-
tursensiblen
Versand

www.ecocool.de

Stöcklin

Home of Intralogistics

Stöcklin Group
CH-4242 Laufen
+41 61 705 81 11
info@stoeklin.com
www.stoeklin.com



Unitechnik
PERFECTION AUTOMATED.

Schlüsselfertige Systeme
für Lebensmittellogistik

www.unitechnik.com

COMBiLiFT
LIFTING INNOVATION



STORE MORE. MOVE SAFER.

Tiefkühlschutzbekleidung





**KÄLTESCHUTZ
MIT SYSTEM**

HB Protective Wear
Phone +49 2639 8309-0
www.hb-online.com







EFAFLEX
schnelle und sichere Tore

Vermietung

KAUFEN MIETEN LEASEN + Herstellerneutral + Markenfabrikate + Deutschlandweit

GTI Miet-Fahrzeug Center *Trailer sind unser Ding!*

Wirtschaftliche und unabhängige Lösungen für:
Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine

Tel. 03 94 03/92 10 • Funk 01 71/7 70 44 72 • www.gti-trailer.de • info@gti-trailer.de
Tiefkühlsattel Mietrate monatlich z.B.: € 1.095,00



LEUCHTTURMMARKT LEYLALAND

Was wäre, wenn eine prominente Influencerin einen Penny Markt nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten dürfte? Der Lebensmitteldiscounter hat sich diese Frage verwirrenderweise nicht nur gestellt, sondern auch in die Tat umgesetzt. Und am 30. Juli mit »Leylaland« in Frankfurts Ludwig-Landmann-Straße einen Markt eröffnet, der völlig anders ist als alle übrigen rund 2130 Penny Märkte in Deutschland.

Gestaltet wurde der Markt in Zusammenarbeit mit Leyla Heiter. Für alle, die es nicht wissen: Sie ist ein TV- und Instagram-Star, Anfang 2024 nahm sie noch unter ihrem Mädchennamen Lahouar an »Ich bin ein Star – Holt mich hier raus!« teil. Die Sendung ist als Dschungelcamp selbst Trash-TV-Abstinenten bekannt und sowas wie die Champions League des Reality TV. Dort erreichte Leyla das Finale und belegte den zweiten Platz. Und sie lernte dabei ihren jetzigen Ehemann Mike Heiter kennen, das Duo wurde dadurch zu einem Promi-Paar mit ständiger TV-Präsenz. Das führt gerne auch zu Aufträgen durch die werbetreibende Industrie, Leyla Heiter arbeitet daher schon länger mit Penny zusammen.

Wie sieht so ein »Influencer-Markt« nun aus? Von Außen bewusst zurückhaltend, findet sich im Inneren Gold, Glamour und ein extravaganter Style: goldene Palmen, funkelnde Stützen, Kronleuchter, ein Ölgemälde im royalen Stil und sogar eine lebensgroße Leyla-Goldstatue sollen den Einkauf zum Erlebnis machen.

Trotz der außergewöhnlichen Optik bleibt Leylaland ein echter Penny Markt: mit rund 3500 Artikeln und Preisen ohne »Glamour-Aufschlag«. »Mit Penny Leylaland schreiben wir Discountgeschichte: Deutschlands erster Influencerinnen-Markt verbindet Einkaufen und Unterhaltung auf neue Art – und bleibt dabei ein echter Penny mit gewohnt günstigen Preisen«, betont auch Jan Flemming, Marketingchef des Unternehmens. Und nach Angaben des Discounters ist »Leylaland« keine kurzfristige Pop-up-Aktion, sondern bleibt dauerhaft bestehen. Die Verkaufsfläche beträgt rund 800 Quadratmeter, die Öffnungszeiten haben auch nichts von Starallüren und reichen ganz normal montags bis samstags von 7:30 Uhr bis 21:30 Uhr. 15 Mitarbeiter dürfen oder müssen in dem auffälligen Ambiente arbeiten.

»Wir sind eine feste Größe im Raum Frankfurt. Einzig ein Leuchtturmmarkt hat uns noch gefehlt«, erklärt Philipp



Sichtlich angetan: Leyla Heiter im nach ihr benannten Penny-Markt.

Stiehler, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Penny Region Südwest, zum Hintergrund der Aktion. »Dass wir nun den ersten Influencerinnen-Markt bekommen haben, das ist mega.« Er zeigte sich überzeugt, dass der Penny Markt nicht nur für Leyla-Fans zum Mekka wird, sondern auch alle übrigen Kunden dort gerne einkaufen.

Am Eröffnungstag war Leyla Heiter ab 13 Uhr natürlich auch persönlich in »ihrem« Markt vor Ort, für ein Meet&Greet, wie man bei den Stars so sagt. Und echte Stars haben natürlich das letzte Wort. Also: »Oh mein Gott, ich bin so aufgeregt! Und jetzt kann ich endlich meiner Community das Ergebnis dieser tollen Zusammenarbeit zeigen. Einfach ein von mir gestalteter Penny. Das ist ein richtiger Meilenstein für mich. Co-Creations von Stars und Sternchen kennt man ja, aber das ist nochmal was ganz anderes.« (ms)

BGLMagazin

BGL
LAGER
BERUF
LOGISTIK
FUHRPARK
TRANSPORT
MANAGEMENT
ENTSORGUNG
UMWELTSCHUTZ



Das BGL-Magazin ist das **Verbandsmagazin** des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und seiner Landesverbände mit rund 7000 Mitgliedsunternehmen. Das Magazin berichtet über die wichtigsten Aktivitäten und Positionen des Verbandes, das weitere redaktionelle Angebot erstreckt sich über das gesamte Themenspektrum von Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung.



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.



ERLING



AUF EINEN BLICK

- Vollautomatisiertes, mehrfachtiefes Lagersystem für Großladungsträger
- Ausgereifte Fahrstreckenverwaltung mit Deadlock-Vermeidung
- Integriertes Energiemanagement
- Echter 24/7-Betrieb dank innovativer Energiespeicher, auch bei -30 °C

2D-PALETTEN-SHUTTLE AXIS²

ZUVERLÄSSIG IN JEDER RICHTUNG

ENERGIEEFFIZIENT AUCH BEI -30 °C



Hohe Beweglichkeit, präzise Steuerung und kompakte Bauweise: Das 2D-Shuttle-System AXIS² überzeugt durch schnelle, kontrollierte und vibrationsarme Mobilität auf dem gesamten Raster. Die flache, modulare Konstruktion ermöglicht maximale Raumnutzung. Dank intelligenter Antriebstechnik und sicherem Fahrverhalten ist AXIS² die optimale Lösung für dichte Lagerstrukturen mit hohen Durchsatzanforderungen. Ob in extremer Tiefkühlumgebung oder bei schweren Lasten, das 2D-Paletten-Shuttle für viele Ladungsträger. Jetzt entdecken: www.dambach-lagersysteme.de

