



# Bremspunkt



DAS KUNDENMAGAZIN VON KNORR-BREMSE  
SYSTEME FÜR NUTZFAHRZEUGE  
AUSGABE 2 | OKTOBER 2019

## ELEKTROBUSSE

Die Stromer kommen

## TECHNISCHE HOTLINE

Helfer in der Not

## KUNDENPORTRÄT

Reinert Logistics

**KNORR-BREMSE**



## INHALT



2

### EDITORIAL 03

#### NEWS

- Qualitätsoffensive:  
Fehler vermeiden, bevor sie entstehen 04  
Lohn für Kundennähe 05  
Fakten Bremsenelektronik 05  
Technische Hotline: Helfer in der Not 06

#### TITELTHEMA

- Elektrobusse: Die Stromer kommen 08

#### KUNDENPORTRÄT

- Reinert Logistics 12

#### TECHNIK/SERVICE

- Up2date 13  
ProFleet Assist+: Adieu, toter Winkel 14

#### IMPRESSUM

Herausgeber:  
Knorr-Bremse Systeme für  
Nutzfahrzeuge GmbH  
Oktober 2019

#### EINE INFORMATION FÜR KUNDEN UND PARTNER VON KNORR-BREMSE

#### KONZEPTION UND REALISIERUNG

ETM corporate publishing  
und KB MEDIA GmbH  
Marketing und Werbung

#### MITARBEITER DIESER AUSGABE

Alexandra Bufo, Michael Dippe,  
Annette Dönitz, Sabine Duffner-Beck,  
Eric Fritzsche, Fritz Messerli,  
Veronika Reich, Alexandra Sommer,  
Georg Weinand

#### FOTOS

Jacek Bilski,  
Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur (BMVI), ETM Verlag,  
Knorr-Bremse, Spedition Schober

#### GRAFIK

KB MEDIA GmbH, Anna Lilakewitsch

#### VERLAG

EuroTransportMedia  
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH  
Geschäftsbereich  
ETM corporate publishing  
Geschäftsführer: Oliver Trost  
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart  
© by ETM corporate publishing 2019

#### KONTAKT ZUR REDAKTION

bremspunkt@knorr-bremse.com



**Wolfgang Krinner,**  
Mitglied der Geschäftsführung der  
Knorr-Bremse Systeme  
für Nutzfahrzeuge GmbH

Liebe Leserin, lieber Leser,

Knorr-Bremse ist weltweit für die herausragende Qualität seiner Produkte und Lösungen bekannt. Durch Megatrends wandeln sich allerdings die Anforderungen unserer Kunden. Um auch künftig höchste Qualitätsmaßstäbe zu setzen, haben wir eine Qualitätsoffensive für den Truckbereich ins Leben gerufen, mit der wir unsere Wertschöpfungskette streng unter die Lupe nehmen. Sollte dennoch einmal eine Anwendungsfrage zu den Produkten von Knorr-Bremse auftauchen, steht Ihnen jederzeit unsere Kunden-Hotline für Werkstätten und Händler mit Rat und Tat zur Seite.

Dass unsere Kundenorientierung erstklassig ist, zeigen zwei Preise, die wir dieses Jahr errungen haben. Bei der ReMaTec in Amsterdam konnten wir den „Remanufacturer of the Year Award 2019“ in der Kategorie „Best Reman Process Optimisation“ gewinnen. Bei der Leserwahl des ETM Verlags haben wir zum 14. Mal in Folge die Auszeichnung als „Beste Marke“ in der Kategorie „Bremsen“ erhalten. Besonders hervorheben möchten wir ein Produkt, das wir im Herbst auf den Markt bringen werden: ProFleet Assist<sup>+</sup> ist ein hochmodernes Kollisionswarnsystem zum Nachrüsten. Es hilft nicht nur, Kollisionen im toten Winkel des Lkw zu vermeiden, sondern verfügt auch über viele weitere nützliche Assistenzsysteme.

In der Titelgeschichte dieser Ausgabe widmen wir uns der E-Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr, die immer mehr an Fahrt aufnimmt. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) haben nicht umsonst zu Jahresbeginn erstmals eine eigene E-Bus-Werkstatt in Betrieb genommen. Kiepe Electric, eine Tochtergesellschaft von Knorr-Bremse, bietet weltweit saubere Lösungen für die urbane Infrastruktur auf Straße und Schiene an. Sauber und modern geht es auch bei Reinert Logistics aus Schleife in Ostsachsen zu. Das Logistikunternehmen setzt genauso auf alternative Antriebe wie auf digitale Vernetzung und will bis 2025 zu den Top-20-Logistikern in Deutschland zählen. Ein Ziel, das realistisch erscheint, denn zumindest im Truck-Race ist Eigentümer René Reinert einer der ganz Schnellen im Lande.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe.  
Ihr

Wolfgang Krinner

## FEHLER VERMEIDEN, BEVOR SIE ENTSTEHEN



### MEGATRENDS VERÄNDERN WELTWEIT MÄRKTE UND PRODUKTANFORDERUNGEN.

Doch eins soll gleich bleiben: die ausgezeichnete Qualität der Lösungen von Knorr-Bremse. Dieses Ziel hat sich die Q-Offensive Truck Europe gesetzt.

4



„Neben der Verkehrssicherheit betreffen die Trends der Nutzfahrzeugbranche Konnektivität, Emissionsreduzierung und E-Mobilität sowie automatisiertes Fahren alle unsere Produktbereiche.“

#### **Ansgar Fries,**

Mitglied der Geschäftsführung der  
Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

Ob Werkstätten, Händler, Flotten oder Fahrzeughersteller – Kunden vertrauen auf die außerordentliche Qualität von Knorr-Bremse Originalteilen. Und die Münchner liefern: Die Qualitätskennzahlen von Knorr-Bremse sind weltweit vorbildlich, die Kundenzufriedenheit ist hoch. Alles gut also? Nicht für Knorr-Bremse. Die ehrgeizigen Bayern wollen noch besser werden und schauen dabei weit in die Zukunft. „Neben der Verkehrssicherheit betreffen die Trends der Nutzfahrzeugbranche Konnektivität, Emissionsreduzierung und E-Mobilität sowie automatisiertes Fahren alle unsere Produktbereiche. Dadurch verändern sich auch die Märkte, und zusätzliche Anstrengungen in puncto Qualität sind erforderlich“, erklärt Ansgar Fries, Mitglied der Geschäftsführung Systeme für Nutzfahrzeuge bei Knorr-Bremse.

Deshalb kleckert Knorr-Bremse nicht, sondern klotzt: Die kürzlich ins Leben gerufene Q-Offensive Truck Europe rückt das Qualitätsbewusstsein noch stärker in den Mittelpunkt. Für Roman Mischitz, Bereichsleiter Group Quality Truck bei Knorr-Bremse, ist das selbstverständlich: „Schließlich werden unsere Produkte bereits kurz nach der Auslieferung beim Kunden verbaut. Nutzfahrzeuge müssen zudem im täglichen Einsatz besonders robust und zuverlässig sein.“

Mischitz nimmt deshalb künftig zusammen mit sechs für ihre Bereiche zuständigen Projektleitern die gesamte Wertschöpfungskette bei Knorr-Bremse unter die Lupe. Angefangen bei der Produktentwicklung über die Lieferkette und Produktion bis hin zur Anwendung beim Kunden werden durch präventive Qualitätsarbeit Fehler vermieden, bevor sie überhaupt entstehen können. Dabei helfen dem Team um Mischitz moderne Qualitätssicherungsmethoden wie Six Sigma oder die Fehlermöglichkeits- und -einflussanalyse (FMEA). Am wichtigsten sei jedoch das hohe Qualitätsbewusstsein bei Knorr-Bremse. „Unsere Kunden erwarten von uns herausragende Qualität. Das halten wir uns regelmäßig vor Augen und können uns so kontinuierlich weiter verbessern“, sagt der Qualitätsbeauftragte für den Nutzfahrzeugbereich. Ansgar Fries ist sich derweil sicher: „Wir werden auch künftig Qualitätsmaßstäbe setzen und unsere Kunden mit exzellenten Produkten und Systemen überzeugen.“

# LOHN FÜR KUNDENNÄHE



Gleich zweimal konnte sich Knorr-Bremse in diesem Sommer über besondere Auszeichnungen von Experten und Praktikern aus der Nutzfahrzeugbranche freuen. Bei der ReMaTec in Amsterdam, der weltweit größten Messe für Remanufacturing, wurde den Aftermarket-Spezialisten von Knorr-Bremse TruckServices der „Remanufacturer of the Year Award 2019“ in der Kategorie „Best Reman Process Optimisation“ verliehen. Die Jury beeindruckte vor allem der komplett digitalisierte Rückführungsprozess für Altprodukte, die sogenannten Cores, der eine vollständige Nachverfolgung des Altprodukts vom Abholauftrag bis hin zur Pfandrückerstattung ermöglicht. Mit EconX® bietet TruckServices über 500 verschiedene Produkte für die zeitwertgerechte Reparatur an.

In Stuttgart konnte Knorr-Bremse währenddessen zum 14. Mal in Folge die Auszeichnung als „Beste Marke“ in der Kategorie „Bremsen“ bei der Leserwahl des ETM Verlags erringen. Dieser herausragende Erfolg ist laut Bernd Spies, Vorsitzender der Geschäftsführung von Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge, kein Zufall: „Wir entwickeln und optimieren unsere Produkte und Services in engem Austausch mit unseren Kunden. Die Auszeichnung zeigt uns die Wertschätzung des Fachpublikums für erstklassige Qualität und Serviceleistungen, durch die wir auch in Zukunft als bevorzugter Systempartner überzeugen wollen.“

5

## Bremsenelektronik – die Fakten

Wussten Sie schon, dass ...

... Knorr-Bremse seit **18 Jahren elektronische Bremssysteme (EBS)** für Trailer herstellt und **Antiblockiersysteme (ABS)** sogar schon seit **38 Jahren?**

... während eines Einsatzes des Trailer-ABS

**100-mal**

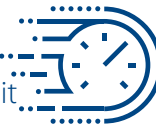
den Bremsdruck für



das EBS bis zu

die **bestmögliche Bremsung** optimiert?

... das **Stabilitätsprogramm RSP Leben rettet**, indem es den Bremsweg bei einer Geschwindigkeit



von **80 km/h** um zehn Meter verkürzt?



... das EBS bei einer **Vollbremsung** in weniger als einer halben Sekunde **so viel Luft** für die Bremsen bereitstellt, wie ein durchschnittlicher Mensch mit **sieben vollen Atemzügen** einatmet?



... das Trailer-EBS von Knorr-Bremse bis zu

**60 Funktionen**

bietet –

von A wie ABS bis zu W wie Weight Indication?

# HELFER IN DER NOT

SEIT 1989 LÖST  
DIE TECHNISCHE HOTLINE  
VON KNORR-BREMSE  
TRUCKSERVICES PROBLEME  
FÜR KUNDEN AUS  
WERKSTATT UND HANDEL.

Im Fokus stehen dabei erstklassiger Service, Freundlichkeit und lösungsorientiertes Handeln.

Wenn bei Christian Zyzik das Telefon klingelt, dann weiß er, dass jemand seine Hilfe braucht. Denn zusammen mit seinen Kollegen Jan Commichau und Ronald Stobbe betreut er die technische Hotline für den Aftermarket in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Praktisch jeder Anruf ist eine Herausforderung, denn am anderen Ende der Leitung sitzen meist auch Experten ihres Fachs aus Werkstätten und Handel, die aber im konkreten Fall nicht mehr weiterwissen.

„Die Arbeit der Hotline fängt an, wenn der Kunde alle seine Möglichkeiten ausgeschöpft hat“, erklärt Christian Zyzik, der auch Teamleiter der Hotline ist. Dann heißt es, die Aussagen des Anrufenden genau zu analysieren und sich im Ausschlussprinzip an die Lösung des Problems heranzurobben. Die Anliegen der Hilfe suchenden Kunden sind vielfältig. „Oft geht es um technische Hilfe bei Defekten und Störungen der Bremssysteme oder das Identifizieren von Teilen samt Artikelnummer“, sagt der 58-Jährige. Auch Unterstützung bei der Installation und Anwendung der Diagnose-Software von Knorr-Bremse ist immer wieder gefragt. Es könne aber auch

6



Die Hotline-Mitarbeiter teilen sich ein gemeinsames Büro.



Manchmal erleichtern Modelle im gemeinsamen Funktionslabor die Suche nach der richtigen Lösung.



## TECHNISCHE HOTLINE

sein, dass sich die Mitarbeiter der im brandenburgischen Grünheide ansässigen Hotline auf die Suche nach technischen Alternativen oder Nachfolgern von nicht mehr hergestellten Produkten und Komponenten begeben müssen. „Das kann dann auch mal ein paar Stunden oder Tage dauern, bis wir das passende Teil erfolgreich recherchiert haben“, sagt der Teamleiter. Dabei handele es sich aber um Ausnahmen. „In 98 Prozent der Fälle können wir Anfragen auf Anhieb lösen.“

Damit die Beantwortung der Kundenanfragen reibungslos klappt, braucht es jede Menge Erfahrung und Know-how. „Alle Mitarbeiter arbeiten schon mehr als zehn Jahre bei der Hotline und haben ein enormes Fachwissen im Produkt- und Werkstättenbereich“, erklärt der zweifache Vater. Er selbst ist gar bereits seit 1979 in der Nutzfahrzeugbranche tätig.

Doch damit nicht genug: Das Team Zyzik, Commichau und Stobbe vereint auch der gemeinsame Servicegedanke. „Jeder Anrufer möchte natürlich so zeitnah und serviceorientiert wie möglich bedient werden. Und uns ist klar, dass wir die Visitenkarte von Knorr-Bremse TruckServices beim Kunden sind. Deshalb sind uns guter Service, Freundlichkeit und lösungsorientiertes Handeln ein ganz besonderes Anliegen“, unterstreicht der Serviceprofi.



**Christian Zyzik**  
(Teamleiter  
Technische Hotline)



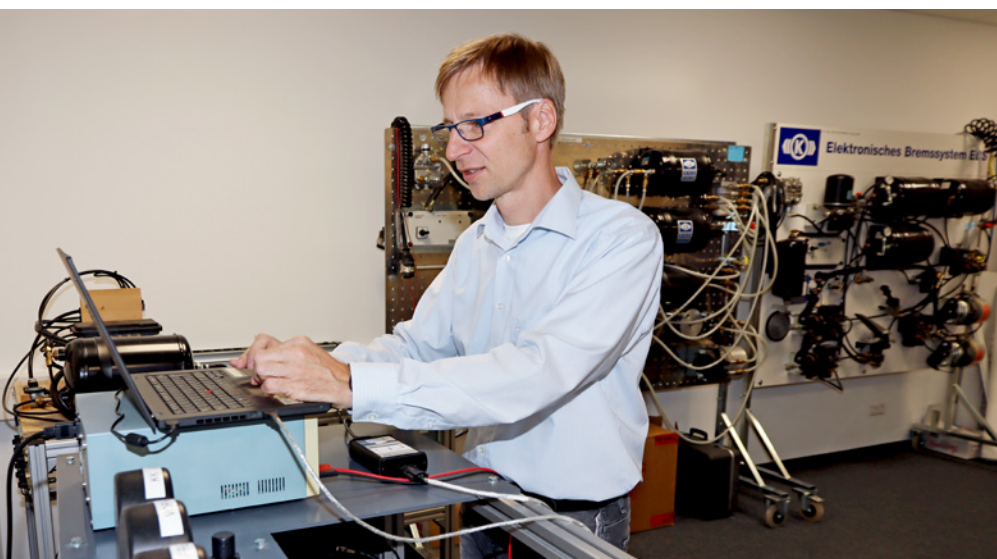
**Jan Commichau**  
(Experte  
Technische Hotline)



**Ronald Stobbe**  
(Experte  
Technische Hotline)

Erreichbar ist die Technische Hotline **montags bis freitags** von **8 Uhr** morgens bis **17 Uhr** am Nachmittag. Der Hotline-Service ist für Kunden von Knorr-Bremse TruckServices selbstverständlich **kostenfrei**.

7



Auch bei Fragen rund um die Diagnose kann das Team kompetent weiterhelfen.



**Einheitliche, internationale  
Servicenummer** (kostenfrei)

**00 800 1905 2222**



**Rund um die Uhr erreichbar**  
sind die Helfer in der Not unter  
ihrer E-Mail-Adresse

**support.de@knorr-bremse.com**



# DIE STROMER- BUSSE KOMMEN

WELTWEIT SCHWENKEN VERKEHRSBETRIEBE AUF  
ELEKTRISCH ANGETRIEBENE BUSSE UM.

Auch in Deutschland sind viele Städte dabei, ihre Flotten auf emissionsfreie Antriebe umzustellen, und gehen dabei häufig ganz unterschiedliche Wege.





Im Frühjahr dieses Jahres stellten die BVG ihren Mercedes eCitaro und den Solaris New Urbino 12 electric vor.



Den ersten Mercedes eCitaro aus der Serienfertigung hat Evobus Ende 2018 an die Hamburger Hochbahn AG übergeben.

Weltweit kämpfen Großstädte gegen dicke Luft. Vor allem Verkehrsabgase verpesten die Atemluft und machen krank. Dennoch kann und will niemand auf Auto und Bus verzichten. Einen Ausweg aus diesem Dilemma soll die Elektromobilität bringen. Sie verspricht lokal emissionsfreies Fahren und gilt als Heilmittel für die geplagten Metropolen mit zu hohen Stickoxid- und Feinstaubwerten. Nicht nur Autobesitzer verabschieden sich zunehmend von ihren Verbrennern und setzen auf das Elektroauto. Rund um den Globus richten die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den innerstädtischen Verkehr neu aus. Sie spielen nach Linienbussen mit elektrischem Antrieb.

Allen voran haben Städte wie Shenzhen, London, Moskau, Eindhoven oder San Francisco die Nase vorn und elektrifizieren systematisch ihre städtischen Busflotten. Allein die chinesische Metropole Shenzhen mit ihren zwölf Millionen Einwohnern hat längst alle Dieselsebusse ausrangiert und durch elektrisch betriebene Modelle ersetzt. Dort rollen schon über 16.000 Elektrobusse durch die Straßen

und sparen jährlich 1,35 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Klimaneutral fahren sie aber nicht. Schließlich erzeugt China über die Hälfte seines Stroms aus Kohle. Dennoch: Das Reich der Mitte ist führend bei den Elektrofahrzeugen. Laut einer Studie des Wirtschaftsdatenanbieters Bloomberg sind in China etwa 380.000 E-Busse zugelassen. Der Rest der Welt zähle zusammengenommen gerade einmal rund 5.000 Busse mit Elektroantrieb.

Langsam erobern Elektrobusse auch deutsche Städte. Um deren Schadstoffprobleme zu lösen, hat die Bundesregierung im Mobilitätsfonds für Kommunen eine Milliarde Euro bereitgestellt. Bis zu 80 Prozent der Mehrkosten für Elektrobusse fördert der Bund. Das zieht. Inzwischen haben über 45 Städte die Strombusse in ihrem öffentlichen Nahverkehrsnetz im Einsatz oder im Test. Dennoch ist die Dosis eher homöopathisch. Von den rund 40.000 Bussen in Deutschland – davon etwa 22.000 im ÖPNV-Einsatz – sind höchstens 700 mit alternativem Antrieb unterwegs, wie die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft Pricewaterhouse Coopers

(PwC) im „E-Bus-Radar“ vom Februar 2019 ermittelt hat. Davon haben Hybridbusse mit 461 Einheiten den Löwenanteil. Rein elektrisch sind 125 Busse im Einsatz. Den Rest teilen sich O-Busse (66), Wasserstoffbusse (16) und O-Bus-Hybride (9).

Die Betreiber scheuen die hohen Kosten. Ein E-Bus kostet doppelt bis dreimal so viel wie sein Dieselpendant und schafft längst nicht dessen Reichweite. Die Ladeinfrastruktur verschlingt zusätzlich Geld. Dennoch gibt es Pläne für den Betrieb von über 3.500 rein elektrisch angetriebenen Bussen in Deutschland. Städte wie Berlin, Hamburg, Hannover und andere wollen ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse anschaffen und bis 2030 vollständig auf elektrische Antriebe umstellen. So könnten in zehn Jahren 70 Prozent aller neu zugelassenen Stadtbusse über einen emissionsfreien Antrieb verfügen – sofern die Hersteller liefern können.

Die Berliner Verkehrsbetriebe BVG mit aktuell 1.450 Dieseln sind Vorreiter beim Elektrobus. Die ersten elektrisch betriebenen Niederflur-Stadtbusse kamen bereits 2015 zu Testzwecken nach Berlin. Inzwischen haben die BVG 30 Elektro-Eindecker im Einsatz. Anfang Juni 2019 bestätigte der BVG-Aufsichtsrat den Kauf weiterer 90 Elektro-Eindecker. Ab Frühjahr 2020 sollen sie ausgeliefert werden. Den Solobussen werden dann im Sommer die ersten Elektro-Gelenkbusse folgen.

Auch Hamburg verschärft den Kampf gegen die Emissionen und tauscht seine Dieselnbusflotten sukzessiv aus. Ende 2018 hat die Hamburger Hochbahn AG den ersten vollelektrisch angetriebenen Solostadtbuss für den Linienverkehr übernommen. Bis Ende 2019 sollen 30 Elektrobusse ausgeliefert sein. Weitere 30 solcher Busse mit wenigstens 200 Kilometer Reichweite werden 2020 folgen. Von da an dürfen in Hamburg nur noch emissionsfreie Busse bestellt werden. Bis 2030 soll die gesamte Flotte von rund 1.000 Bussen elektrisch fahren.

Dem steht das zweitgrößte Busunternehmen Norddeutschlands, die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), kaum nach. Ende dieses Jahres werden die ersten 16 Elektrobusse mit mindestens 170 Kilometer Reichweite auf den Betriebshof in Hamburg-Bergedorf rollen. Ab Herbst 2020 werden dann weitere Solo- und Gelenkbusse mit jeweils mindestens 200 Kilometer Reichweite dazukommen. Die VHH sind im Hamburger Verkehrsverbund mit 560 Bussen auf 154 Linien unterwegs. Dafür brauchen sie Reichweiten von mindestens 250 Kilometer ohne Zwischenladen.

Auf den Einsatz der Elektrobusse haben sich die VHH gut vorbereitet und für einen stabilen Regelbetrieb nichts dem Zufall überlassen. So wurde eine neue Elektrobus-Werkstatt samt Ladeinfrastruktur in Bergedorf aus dem Boden gestampft. Sie hat bereits im Januar dieses Jahres ihren Betrieb aufgenommen und rund zehn Millionen Euro gekostet. Die Werkstatt ist speziell auf die Wartung und Reparatur von Elektrobusen ausgelegt, steht aber auch Dieselnbusen offen. Der



Der 2.700 Quadratmeter große Hallenbau der Elektrobus-Werkstatt hat insgesamt fünf Busspuren und lässt das Arbeiten auf drei Ebenen zu.



Spezielle Dacharbeitsplätze ermöglichen das sichere Arbeiten an den elektrischen Dachkomponenten der Busse.



Die E-Busse der VHH werden zum Laden über Combo-2-Stecker an die Wallboxen angeschlossen.



Die ersten 16 Ladepunkte für die Elektrobusse sind auf dem VHH-Betriebshof in Hamburg-Bergedorf installiert.

rund 2.700 Quadratmeter große und zehn Meter hohe Neubau geht über drei Etagen mit Werkstatt, Sozialräumen, Büros, Besprechungs- und Schulungsräumen. Integriert sind insgesamt fünf Busspuren mit jeweils 44 Meter Länge. Die lassen sich mehrfach belegen: entweder mit zwei 18-Meter-Gelenkbussen oder drei Zwölf-Meter-Solobussen. Die acht Meter breiten Spuren erfüllen alle Anforderungen an die Arbeitssicherheit für Hochvoltssysteme. Dazu zählt die Qualifizierung des Werkstattpersonals für HV-Anlagen ebenso wie das Abschranken für Instandhaltungsarbeiten an den Bussen durch Sperrbänder oder die Möglichkeit der fachgerechten Erdung der Busse.

Zusätzlich erleichtern spezielle Dacharbeitsplätze mit verschiebbaren Absturzsicherungen sowie eine Kranbahn das Arbeiten an den elektrischen Dachkomponenten. Schrägstellungen der Busse in der Werkstattpur und Höhenunterschiede lassen sich durch ausfahrbare Zungen ausgleichen. Dank der großzügigen Spurbreite haben Schreibpulte, Messtechnik, Werkzeuge und Materialien selbst auf der oberen Ebene Platz. Außerdem erlauben Radgreifer und Gabelstapler das Arbeiten auf allen drei Werkstattebenen. Jeder der Arbeitsplätze verfügt über einen mobilen Ladeanschluss. Eine Batteriewerkstatt mit speziellem Raum zur Lagerung der Fahrbatterien fehlt ebenso wenig wie eine Lackierkabine für Busse bis 24 Meter Länge.

Derzeit wird über die Hälfte der E-Busse in Deutschland nachts im Depot aufgeladen. Bei etwa einem Drittel erfolgt ein Mix aus Nachtladen im Depot und Zwischenladen unterwegs. Nur knapp 20 Prozent der E-Busse bekommen ausschließlich unterwegs neue Energie. Dazu gehören auch die Oberleitungs- und Batteriebusse, die Kiepe Electric mit elektrischer Antriebstechnik versorgt. Der Hersteller von Traktionsausrüstungen für elektrische Bahnen und Busse gehört zu Knorr-Bremse und hat sich unter anderem mit dem In-Motion-Charging (IMC®) einen Namen gemacht.

Ein IMC-Bus lädt seine Hochleistungsakkus während der Fahrt auf Ladestraßen mit Oberleitung auf. Ein 18-Meter-IMC-Bus kann bis zu 24 Kilometer im Batteriemodus fahren. Das selbstlernende KI-Energiemanagementsystem Smart Fleet Management (SFM) erhöht dabei die Zuverlässigkeit des Linienverkehrs sowie die Netzkapazität. SFM übernimmt das Monitoring und die Steuerung des Betriebs vollständig, ohne dass der Verkehrsbetrieb eingreifen muss. Das System sammelt Daten zu Verbrauch, Route und Leistung und ermöglicht die automatische und vorausschauende Steuerung von Bussen.

Mit Blick auf die Schadstoffsenkung in den Städten nimmt der emissionsfreie öffentliche Personennahverkehr eine Schlüsselrolle ein. Für eine echte Mobilitätswende reichen Elektrobusse allein aber nicht aus. Gleichzeitig muss das öffentliche Verkehrsangebot stärker ausgebaut und attraktiver werden. Erst dann dürften mit der Luftverbesserung auch die hochgesteckten Klimaziele erreicht werden.



## KIEPE ELECTRIC

Die Kiepe Electric GmbH (vormals Vossloh Kiepe) liefert elektrische Systeme für Schienenfahrzeug- und Busersteller. Das Traditionsunternehmen mit Sitz in Düsseldorf wurde 1906 gegründet und ist seit Februar 2017 Tochtergesellschaft der Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH.

Kiepe Electric liefert weltweit komplette elektrische Traktionsausrüstungen für Bahnen sowie Oberleitungs-, Hybrid-, Batterie- und Wasserstoffbusse. Zu den Komponenten für Elektrobusse gehören vor allem Motoren, Bordnetzumrichter und Batterien. Die Hauptbestandteile stecken in einem kompakten Dachgerätekabine für Busse. Für solche Oberleitungs- und Batteriebusse hat Kiepe Electric das In-Motion-Charging-System IMC® entwickelt. Mehr als 600 IMC-Fahrzeuge für den emissionsfreien Nahverkehr befinden sich weltweit im Einsatz. Kiepe Electric berät auf Basis von fast 70 Jahren Erfahrungen mit allen Arten von Elektrobussen die Betreiber von Verkehrsnetzen auf der ganzen Welt. Das Elektrotechnik-Unternehmen beschäftigt heute 550 Mitarbeiter am Stammsitz in Düsseldorf und weitere 220 in den Tochtergesellschaften rund um den Globus.



**KIEPE ELECTRIC**

## LOGISTIK NEU GEDACHT

VOR KNAPP 30 JAHREN GRÜNDETE RENÉ REINERT EIN TRANSPORTUNTERNEHMEN, DAS HEUTE MEHR ALS 1.000 MENSCHEN ARBEIT BIETET. Auf dem Weg dahin erfand er seine Firma ständig neu. Auch aktuell befindet sich Reinert Logistics im Wandel.



Mehr als 750 Fahrzeugeinheiten umfasst der moderne Fuhrpark von Reinert Logistics.



Die Piloten-Coaches gehören zu den besten Fahrern des Unternehmens. Sie kümmern sich um die Ausbildung der neuen Kollegen.

Schleife in Ostsachsen. Knapp 2.500 Einwohner hat die Gemeinde im Landkreis Görlitz gleich neben Brandenburg und Polen. Hier hatte René Reinert im Jahr 1990 die zündende Idee. Der damals 19-Jährige erkannte die Zeichen der Wendezeit und gründete sein Unternehmen Reinert Transporte – Baustoffe – Erdbau. Ihm gelang, was nicht viele in diesen unsicheren Zeiten schafften: Seine Firma wuchs schnell. Bereits fünf Jahre später war Reinert Transporte & Logistik ein deutschlandweit agierender Logistiker mit mehr als 100 Fahrzeugen und über 100 Mitarbeitern.

Kurze Zeit später die erste strategische Weiterentwicklung: Das Unternehmen wurde zur AG gewandelt und ließ sich nach DIN EN ISO 9001 zertifizieren. 1999 übernahm Reinert 500 Lkw und weitere Fahrzeuge sowie Lagerhäuser vom Mühl-Konzern, der sich mit 75 Prozent an der neuen Firma beteiligte. Die darauffolgende Insolvenz von Mühl zog Reinert mit – er verlor fast alles, stand aber wieder auf. Heute beschäftigt Reinert Logistics etwa 1.000 Mitarbeiter an acht Standorten.

Markenzeichen des Unternehmens sind die blauen Lkw mit der weiß-roten Aufschrift und den fünf Sternen. „Ganz klar, wir wollen zu den Besten gehören“, definiert René Reinert sein Ziel. Bis 2025 will er zu den Top 20 der Logistikbranche gehören. Seine Devise ist dabei die „5-Star-Logistics“, die vor allem den Menschen im Mittelpunkt sehe, wie er sagt. „Es gibt in unserer Branche Hunderte Dinge, die

man gleichzeitig richtig machen und stetig weiterentwickeln muss. Den Faktor Mensch darf man dabei nie aus dem Auge verlieren – egal, ob als Kunde oder als Mitarbeiter“, unterstreicht der 48-Jährige. Die fünf Schwerpunkte der täglichen Arbeit definiert er mit „höchste Sicherheit“, „begeisterte Kunden“, „verantwortliche Mitarbeiter“, „Kostenfokus“ und „Werteorientierung“.

Reinerts hoher Anspruch an die Logistik schlägt sich auch in der schrittweisen Umrüstung von Diesel auf LNG und der Digitalisierung des Unternehmens nieder: Es gibt Tablets und Smartphones, die auch für die Privatnutzung zugelassen sind, sowie eine App zur Verbesserung der Kommunikation. „Früher nutzten wir nur SMS, Messenger, E-Mail und Co., aber für menschelnde Dinge wie Jubiläen, Geburtstage und andere Anlässe war kein Platz“, so René Reinert. Heute wird eine Mitarbeiter-App namens INSIDEblue eingesetzt. „Seit zweieinhalb Jahren nutzen wir sie firmenweit – mit 78-prozentiger Registrierungsrate“, so der Firmenchef. Bislang wurden über 1.000 Texte, Fotos und Videos eingepflegt. Alle Beiträge können gelikt und kommentiert werden. „Kommunikation ist bei uns keine Einbahnstraße mehr, sondern ein Dialog“, bringt es Reinert auf den Punkt. Weitere Apps wie eine ECOdrive-App mit monetärem Ansatz wurden entwickelt: Am Ende des Monats gibt's für die sparsamsten Fahrer eine Prämie. In Sachen Gesundheitsmanagement fördert Reinert die Initiative DocStop, die für die Fahrer qualifizierte Ärzte entlang der Tour listet. Und auch an Entwicklungsmöglichkeiten für



Der Gründer René Reinert sitzt im Renntruck auch viel selbst am Steuer.

Fahrer ist gedacht: Herausragende Fahrer können zu sogenannten Piloten-Coaches werden und sorgen nach ihrer Ausbildung für die optimale Einarbeitung neuer Fahrerkollegen.

Menschliches Miteinander und fortschrittliche Technik spielen auch bei der Zusammenarbeit von Reinert Logistics mit Knorr-Bremse eine große Rolle. „Seit zwei, drei Jahren arbeiten wir verstärkt zusammen. Wir treffen uns regelmäßig, bringen uns in neue oder in der Entwicklung befindliche Produkte ein und rüsten immer mehr gezogene Einheiten mit Bremstechnik von Knorr-Bremse aus“, sagt Fuhrparkleiter Sven Mrosk. Geplant ist eine vollständige Umrüstung aller Fahrzeuge auf Systeme von Knorr-Bremse. „Grund ist die stark verbesserte Kundenbetreuung in den letzten Jahren. Das ist ein partnerschaftliches Verhältnis, das einfach funktioniert“, präzisiert Mrosk.

Partnerschaft geht bei Reinert Logistics aber noch weiter: Als Sponsor diverser Sportvereine wie der Eishockeymannschaft Lausitzer Füchse oder den Eisbären Berlin stärkt das Unternehmen auch hier den Teamgeist. Auch die Mitarbeiter selbst gehen hart an den Puck: Als Blue Trucks spielen sie in der Hobby-Eishockeyliga LEL in der Oberlausitz. Bei der European Truck Racing Championship wird ebenfalls kräftig mitgemischt: Hier sitzt René Reinert selbst am Steuer und lag mit seinem Team Reinert Racing in den vergangenen Jahren verlässlich unter den Top 10 in Europa. Auch hier gilt: Man gehört zu den Besten.



## UP2DATE

- ECUtalk für TEBS G2  
Y049769\_DE\_009
- Bremsbelag- und Bremsscheiben-Portfolio  
Y322241\_DE\_001
- Neue Service-Kits für Kompressoren für Volvo-Anwendungen  
Y185737\_DE\_000
- Neuer Zusatz-Werkzeugkoffer für Druckluftscheibenbremsen  
Y344230\_DE\_000
- Neuer Werkzeugkoffer für Druckluftscheibenbremsen  
Y344161\_DE\_000
- Neue Rufnummer Technische Hotline  
Y337057\_DE\_000
- Neue Retrofit-Kits für das Elektronische Niveauregelsystem (ELC)  
Y322599\_DE\_000
- Bremsbelag-Finder  
Y344232\_DE\_000
- Bremsbeläge mit ProtecS®-Belagniederhaltesystem  
Y344231\_DE\_000
- Filter  
Y322966\_DE\_000
- Neues Servicekonzept Volvo-/Renault-Kompressor 360cc  
Y322265\_DE\_000
- Software-Update TEBS G2.2  
Y338736\_DE\_000
- Turbolader  
Y322065\_DE\_001

**Die Dokumente stehen zum  
Download bereit unter:**

[www.knorr-bremseCVS.com](http://www.knorr-bremseCVS.com)



## ADIEU, Toter Winkel!

### MIT DEM KOLLISIONSWARNSYSTEM **PROFLEET ASSIST<sup>+</sup>** GELINGT KNORR-BREMSE TRUCKSERVICES EIN WEITERER SCHRITT, UM STRASSEN SICHERER ZU MACHEN.

Die Straßen werden immer voller, und insbesondere im innerstädtischen Verkehrschaos wird es für Fahrer von Nutzfahrzeugen zur besonderen Belastungsprobe, nicht den Überblick zu verlieren. Auch die Politik hat den Handlungsbedarf erkannt und wird die Zulassungsbedingungen für Nutzfahrzeuge deutlich verschärfen. Knorr-Bremse verfolgt deshalb bereits seit vielen Jahren das Ziel, den Straßenverkehr sicherer zu machen. Die Münchner sind nicht nur Weltmarktführer für Bremssysteme, sondern haben sich in den vergangenen Jahren auch zu einem führenden Anbieter sicherheitskritischer Subsysteme für Nutzfahrzeuge entwickelt.

Neu im Portfolio auf dem Gebiet der Nutzfahrzeugsicherheit ist **ProFleet Assist<sup>+</sup>**. Dabei handelt es sich um ein Kollisionswarntsystem zum Nachrüsten, das Knorr-Bremse TruckServices zusammen mit dem Intel-Unternehmen Mobileye entwickelt hat. Das System basiert auf bewährter Mobileye-Technologie mit dem spezifischen Know-how von Knorr-Bremse für sämtliche Anwendungsfälle im Nutzfahrzeugsbereich sowie dem umfangreichen Vertriebs- und Servicenetzwerk. Der Clou: **ProFleet Assist<sup>+</sup>** unterstützt nicht nur bei der Vermeidung von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fahrradfahrern oder Fußgängern im toten Winkel des Lkw, sondern enthält im Paket viele weitere nützliche Assistenzsysteme wie Spurhaltewarnung, Verkehrsschilderkennung oder Abstandsüberwachung und -warnung.

**ProFleet Assist<sup>+</sup>** arbeitet auf optischer Basis mit Kameras (Vision Sensor) und intelligenter Echtzeit-Datenberechnung. Potenzielle Gefahren werden in Echtzeit erkannt und die Fahrer durch optische und/oder akustische Signale gewarnt – in der Stadt, auf dem Land und auf der Autobahn. So haben Fahrer künftig die Gefahren im toten Winkel im Blick und helfen mit, den Straßenverkehr sicherer zu machen. Dadurch wird der Fahrer entlastet und kann sich besser auf die Optimierung seines Fahrstils konzentrieren.

**ProFleet Assist<sup>+</sup>** ist ausschließlich als Warnsystem ausgelegt und greift nicht aktiv in die Fahrzeugsteuerung ein. Das vereinfacht die nachträgliche Integration in die bestehende Infrastruktur des Fahrzeugs. Für den Spediteur bedeutet das geringere Kosten, denn eine Neuanschaffung von Fahrzeugen ist nicht notwendig, um den neuesten Stand der Sicherheitstechnik zu erhalten.

Die Partnerschaft von Mobileye und Knorr-Bremse TruckServices ermöglicht es Fuhrparkbetreibern in ganz Europa, ihre Fahrzeuge problemlos mit einer der fortschrittlichsten Kollisionswarnttechnologien der Welt nachzurüsten. Bereits heute sind mehr als 40 Millionen Fahrzeuge (Pkw und Nkw) mit Mobileye-Technologie ausgestattet. Ohne das „+“ im Namen ist ProFleet Assist übrigens auch ohne Abbiegeassistent erhältlich und besteht dann aus einer nach vorn gerichteten Kamera und Fahrerassistenzfunktionen wie vorausschauender Kollisionswarnung und Spurhaltewarnung.



## PROFLEET ASSIST

### Vorausschauende Kollisionswarnung

Diese Funktion warnt den Fahrer vor einer bevorstehenden Kollision mit einem vorausfahrenden Auto oder Motorrad, sowohl auf Autobahnen als auch in städtischen Gebieten.

### Fußgänger-Kollisionswarnung inklusive Fahrradfahrererkennung

Sie warnt den Fahrer bei Tageslicht und bei unter 50 km/h vor der Kollision mit einem Fußgänger oder Fahrradfahrer vor dem Fahrzeug.

### Spurhaltewarnung

Über optische und akustische Signale wird der Fahrer gewarnt, wenn ein scheinbar unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur erkannt wird – also immer, wenn während des Verlassens kein Blinker gesetzt ist.

### Verkehrsschilderkennung

Die Verkehrsschilderkennung erkennt eine Reihe wichtiger Straßenverkehrsschilder des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen. Sie informiert den Fahrer über die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung sowie deren Überschreitung.

### Abstandsüberwachung und -warnung

Fahrer werden dadurch dabei unterstützt, einen sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten (gemessen in Sekunden). Die Funktion warnt bei zu dichtem Auffahren durch akustische und optische Signale.

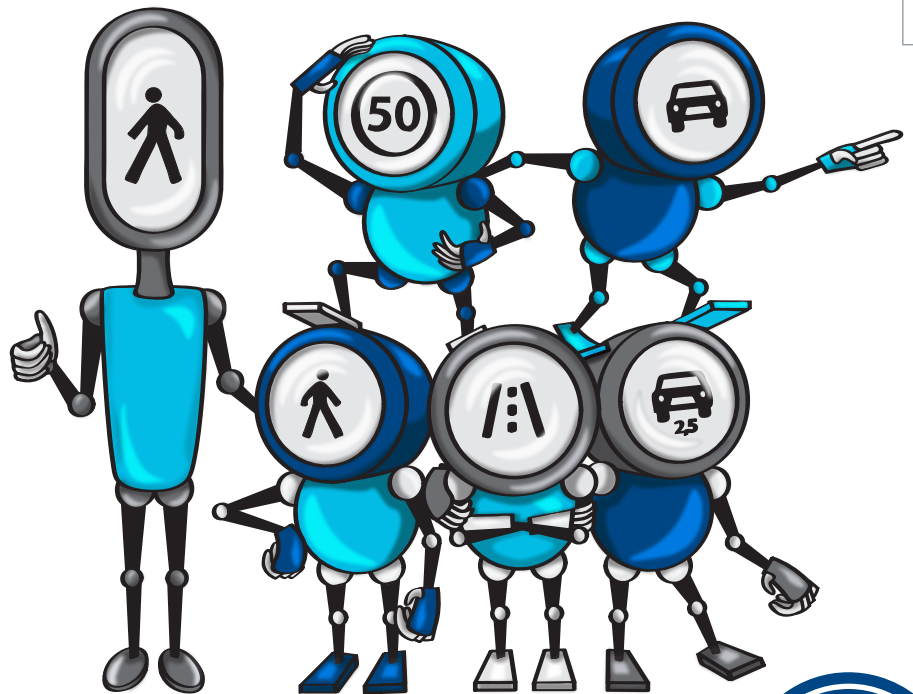
## PROFLEET ASSIST<sup>+</sup>

### Gefahrenzonen-Warnung

Die Gefahrenzonen-Warnung zeigt an, dass sich ein Fußgänger oder Fahrradfahrer in einer Gefahrenzone im toten Winkel des Fahrzeugs befindet und daher mit besonderer Vorsicht gefahren werden muss.

### Kollisionswarnung

Die Kollisionswarnung zeigt an, dass sich das Fahrzeug auf einem unmittelbaren Kollisionskurs mit einem Fußgänger oder Fahrradfahrer befindet. ProFleet Assist<sup>+</sup> macht den Fahrer auf die mögliche Gefahrensituation aufmerksam und hilft ihm dabei, besser reagieren zu können und entsprechend zu handeln.



15

Alltrucks Truck & Trailer Netzwerk

BEVORZUGTER  
INSTALLATIONS-  
PARTNER

**ALLTRUCKS**  
TRUCK & TRAILER SERVICE



# Herzklopfen!

AUCH WENN ES DER 14. SIEG IN FOLGE  
BEI DER WAHL ZUR BESTEN MARKE IST:

Für uns ist es immer wieder ein hochemotionaler Moment! Danke an alle Fans, die Knorr-Bremse in der Kategorie „Bremsen“ zu ihrem Favoriten gekürt haben. Wir nehmen das als Ansporn, um auch nächstes Jahr wieder voll durchzustarten – mit innovativen Systemlösungen, die auf der Straße überzeugen. | [www.knorr-bremseCVS.com](http://www.knorr-bremseCVS.com) |



**KNORR-BREMSE**

