

DER ÖSTERREICHISCHE  
**transporteur**

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

# Pressespiegel 2024

## Daimler Trucks



# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

SLIDELINER: INNOVATIVE AUFBAULÖSUNG ZUM JUBILÄUM

## 25 Jahre Wingliner

Seite 32



Wir bedanken uns für Ihr Vertrauen in unser Medium und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit auch im kommenden Jahr.

Ihr Team von



Die digitale Version finden Sie hier zum Download



**AKTUELLES INTERVIEW**

### Worauf's 2024 ankommt

Fachverbandsobmann Markus Fischer skizziert die Herausforderungen, die heuer auf Transportunternehmer zukommen.

Seite 14



**PRAXIS-START**  
Daimler Truck baut derzeit eine kundennahe Erprobungsflotte des „GenH2“-Trucks auf, die u.a. im Transport von Baustoffen, Seecontainern oder auch Flaschengasen zum Einsatz kommen wird.

## DAIMLER BRENNSTOFFZELLEN-LKW-ERPROBUNGSFLOTTE

# Ein erstes Dampf-Quintett

Daimler Truck schickt fünf Brennstoffzellen-Sattelzüge in Deutschland auf spezifischen Routen und in verschiedenen Anwendungsfällen in den Fernverkehrseinsatz.

Voraussichtlich ab Mitte 2024 werden die Unternehmen Amazon, Air Products, Holcim, Ineos und Wiedmann & Winz erste Erfahrungen mit Brennstoffzellen-Fahrzeugen sammeln. „Mit dieser ersten Kundenflotte testen wir unseren Brennstoffzellen-Lkw jetzt auch im realen Kundenbetrieb“, freut sich Daimler Truck Vorstandsmitglied Andreas Gorbach. „Eine Win-Win-Situation für beiden Seiten: unsere Kunden lernen den Brennstoffzellenantrieb im täglichen Einsatz kennen und unser Entwicklungsteam gewinnt weitere wertvolle Erkenntnisse über die Kundenbedürfnisse und relevanten Anwendungsfälle und kann diese für die Serienentwicklung berücksichtigen.“

### Leuchtturmprojekt

Die GenH2-Flotte bleibt freilich während der kundennahen Erprobung in der direkten Betreuung und Verantwortung von Mercedes-Benz Trucks. Betankt werden die Fahrzeuge an dafür vorgesehenen öffentlichen Flüssigwasserstofftankstellen (sLH2) in Wörth am Rhein und im Raum Duisburg. Als eines dieser ersten Unternehmen

wird Wiedmann & Winz aus Geislingen an der Steige den GenH2 Truck im kombinierten Verkehr einsetzen. Für den internationalen Logistikdienstleister DP World wird das alternativ angetriebene Fahrzeug Seecontainer im Vor- und Nachlauf zu Industrie- und Handelskunden befördern. Geschäftsführer Dr. Micha Lege sieht für den Innovationsträger insbesondere auf weiteren Strecken im europäischen Landverkehr vielfältige

**„Wasserstoff ist bei Lkw alles andere als heiße Luft!“**

■ Andreas Gorbach

Potenziale und Einsatzmöglichkeiten: „Unser Haus ist seit jeher an Innovationen interessiert, gehörte Wiedmann & Winz doch zu den ersten Unternehmen, die mit FleetBoard auf Telematik und Digitalisierung im Transport gesetzt haben. Seit kurzem setzen wir zudem einen eActros 300 als Sattelzugmaschine im Speditionsalltag ein. Nun freuen wir

uns darauf, den nächsten Schritt zu gehen und mit dem GenH2 Truck auch einen Fernverkehrs-Truck mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb zu testen.“

John H. Landwehr, dessen Logistikunternehmen Gerdes + Landwehr innerhalb der Holcim Unternehmensgruppe u.a. für die Baustoffindustrie staubförmige Granulate in Silofahrzeugen sowie Mineralien in Kippfahrzeugen transportiert, ergänzt: „In unserer Massengutlogistik spielt Nutzlast schon immer eine wesentliche Rolle in Sachen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und Effizienz. Nach ausgiebigen Tests mit batterieelektrischen Lkw freuen wir uns unheimlich nun auch mit einem wasserstoffbetriebenen Truck den Weg zum nachhaltigen Transport der Zukunft weiter zu erproben. Nur mit eigenen intensiven Erfahrungen können wir die richtigen Entscheidungen für den 2025 beginnenden Change in unserer Gruppe treffen.“

### Mobile Tankstelle

Caroline Stancell, General Manager Hydrogen for Mobility, Europa und Afrika, Air Products, erklärt: „Air Products plant, seine gesamte globale

Flotte auf wasserstoffbetriebene Fahrzeuge umzustellen. Der GenH2 Truck wird für den Transport von Flaschengasen eingesetzt, wodurch wir wertvolle Erfahrungen auf dem Gebiet des industriellen Gastransports sammeln können. Wir sind auch stolz darauf, Daimler

Truck im Rahmen der Erprobung einen Teil der notwendigen Betankungsinfrastruktur sowie den Wasserstoff zur Verfügung zu stellen. Unsere neueste mobile Tankstelle für Flüssigwasserstoff wird für das Projekt im Raum Duisburg eingesetzt und kann somit unter realen Bedingungen erprobt werden.“

### Daimler bleibt flüssig

Bei der Entwicklung wasserstoffbasierter Antriebe bevorzugt Daimler Truck bekanntlich flüssigen Wasserstoff. Der Energieträger habe in diesem Aggregatzustand im Vergleich zu gasförmigem Wasserstoff nicht nur eine deutlich höhere Energiedichte, sondern es lassen sich auch die Transportaufwände deutlich reduzieren, betont man. Dadurch könne mehr Wasserstoff transportiert werden, was die Reichweite deutlich erhöhe und in Folge eine vergleichbare Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs mit der eines konventionellen Diesel-Lkw ermögliche (siehe auch Kasten). Zudem bieten Flüssigwasserstofftanks gegenüber gasförmigem Druckwasserstoff Vorteile bei Kosten und Gewicht, sind die Schwaben überzeugt. So ermögliche der Einsatz von Flüssigwasserstoff u.a. eine höhere Nutzlast.

## VERGLEICHBARE LEISTUNGSDATEN

**BRENNSTOFFZELLE** Die Entwickler von Daimler Truck haben dem GenH2 Truck die Eigenschaften des konventionellen Mercedes-Benz Actros Fernverkehrs-Lkw hinsichtlich Zugkraft, Reichweite und Leistungsfähigkeit zugrunde gelegt. Jene GenH2 Fahrzeuge, die bei den oben beschriebenen kundennahen Erprobungen zum Einsatz kommen, bieten 40 Tonnen Gesamtgewicht bei einer Zuladung von circa 25 Tonnen. Diese hohe Zuladung und die große Reichweite werden durch zwei spezielle Flüssigwasserstofftanks sowie ein besonders leistungsfähiges Brennstoffzellensystem des Unternehmens cellcentric erreicht. Sie bilden das Herzstück des GenH2 Truck. Die zwei Flüssigwasserstoff-Edelstahltanks mit einem hohen Fassungsvermögen von je 44 Kilogramm eigne sich sehr gut für weite Distanzen. Das Edelstahl-Tanksystem besteht aus zwei ineinander liegenden Röhren, die miteinander verbunden und vakuumisoliert sind. Das Brennstoffzellensystem des



**EDELSTAHL-TANKSYSTEM** Aus zwei ineinander liegenden Röhren, miteinander verbunden und vakuumisoliert.

GenH2 Truck liefert 300 kW (2x150 kW), eine eingebaute Batterie leistet zeitlich begrenzt zusätzlich bis zu 400 kW. Das Speichervermögen der Batterie ist mit 70 kWh vergleichsweise gering, da die Batterie nicht für den Energiebedarf, sondern hauptsächlich zur situativen Leistungsunterstützung der Brennstoffzelle hinzugeschaltet wird. Dies geschieht beispielsweise bei Lastspitzen während der Beschleunigung oder bei voll beladenen Bergauffahrten.

Gleichzeitig ermögliche die leichte Batterie mehr Zuladung und werde durch Brems- und überschüssige Brennstoffzellenenergie aufgeladen. Kernelement der ausgeklügelten Betriebsstrategie von Brennstoffzellen- und Batteriesystem ist ein Kühl- und Heizsystem, welches alle Komponenten auf passender Betriebstemperatur hält. Dies ermöglicht eine möglichst hohe Langlebigkeit. Die beiden Elektromotoren sind in einer Vorserienversion auf insgesamt 2 x 230 kW Dauer- und 2 x 330 kW Maximalleistung ausgelegt.

ANZEIGE

**NEU**  
**EIN REIFEN, VIELE STÄRKEN: DER KRONE TRUSTED TYRE COMFORT.**

Hier geht's zum Onlineshop

**KRONE**

neues Betankungsverfahren für flüssigen Wasserstoff. Es wurde gemeinsam mit Linde entwickelt und verfügt über einen für alle interessierten Firmen frei verfügbaren ISO-Standard. Der innovative Ansatz ermögliche im Vergleich zu LH2 u.a. eine noch höhere Speicherdichte und die einfachere Betankung innerhalb von 10 bis 15 Minuten, behaupten die Daimler-Verantwortlichen. <



**FEIERLICHER AKT** Mercedes-Benz Trucks CEO Karin Rådström (3.v.l.) und Rheinland-Pfalz Wirtschaftsministerin Daniela Schmitt mit (von links) Werkschef Andreas Bachhofer, CFO Jürgen Distl, Kommunikator Jörg Howe und Betriebsratsvorsitzender Thomas Zwick.

## 60 JAHRE MERCEDES-BENZ WERK WÖRTH

# 600er zum 60er

Mit einem feierlichen Akt hat eines der größten Lkw-Werke der Welt sein Jubiläumsjahr beendet.

Meilensteine zum 60-jährigen Jubiläum gab es in Wörth am Rhein ausreichend: Die Installation umfassender Photovoltaik-Anlagen zur grünen Stromversorgung, die Gründung eines Geothermie-Joint Ventures am Standort, erste Fahrzeugübergaben zur Elektrifizierung des Lieferverkehrs ins Werk und schließlich die laufenden Vorbereitungen auf die Serienfertigung des batterieelektrischen eActros 600 für den Fernverkehr (wir berichteten). Zum Abschluss des Jubiläumjahres ließen Würdenträger der Region das Werk kürzlich noch einmal hochleben: „Daimler Truck und das Mercedes-Benz Werk in Wörth – das ist eine Erfolgsgeschichte“, bekräftigte Malu Dreyer, Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz. Daniela Schmitt, Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes ergänzte: „Ich betrachte die 60 Jahre erfolgreiche Unternehmensgeschichte auch als klares Bekenntnis zum Standort Rheinland-Pfalz und möchte mich für das Vertrauen gleichermaßen bedanken.“

### Tradition trifft Transformation

Mercedes-Benz Trucks CEO Karin Rådström nahm die Worte gerne entgegen: „Wandel und Herausforderungen wurden in Wörth immer ernst genommen und hervorragend gemeistert. Deswegen bin ich stolz auf die Geschichte des Werks und blicke mit Zuversicht in seine Zukunft.“ Das größte Lkw-Montagewerk von Mer-

cedes-Benz Trucks wurde 1963 gegründet. Seit Beginn wurden hier rund 4,4 Millionen Lkw gebaut. Heute sind dies die Baureihen Actros, Arocs und Atego. Auch die Mercedes-Benz Special Trucks Econic, Unimog und Zetros werden in Wörth gebaut. 2021 startete die Serienproduktion des batterieelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eActros 300/400 für den Verteilerverkehr. 2022 folgte der zweite Elektro-Serien-Lkw Mercedes-Benz eEconic für den Kommu-

ANZEIGE



**Siems & Klein**  
siems-klein.at



Radgreifer  
office@siems-klein.at  
Tel. 01-61008-0

naleinsatz. Im Oktober 2023 wurde der eActros 600 für den Fernverkehr wie berichtet vorgestellt. Er soll Ende 2024 in Wörth in die Serienfertigung gehen. Rund 10.000 Mitarbeiter arbeiten am Standort in Forschung, Entwicklung und Produktion auf einer Fläche von knapp drei Millionen Quadratmetern Hand in Hand und sind u.a. durch das am Standort befindliche Entwicklungs- und Versuchszentrum EVZ eng miteinander verzahnt.

## OHNE MAULKORB



### Vorsätz' mit Nachsatz

Hand aufs Herz, wia vüele von eichare Vorsätz' hom's im neich'n Joah übahaupt bis zum Neujahrskonzert g'schofft? Da Ferdl hod si recht vü vuag'nommen, dass er sicha a Spitzenkandidat für a Seligsprechung g'wesn warad. Owa, wia's da Deifl so wü, hod da Vorsätzzett'l is Mittagess'n am ersten Jänner goa ned üwalebt. Ois nämlich die Philharmonika in Radetzky-marsch ausseblös'n hom, hods in Ferdl übermannt und er hod in Christian Thelamann mental den Dirigentensteck'n aus da Haund g'riss'n und amoi g'scheid mit'wachelt, dass des ganze Zettlwerk mit seine Vorsätz' a Vollbad im Schweinsbrod'nsoft g'nommen hod und akkurat ogsoff'n is. Ois Dacapo hod eam die Frau Fuhrwerka dann ah no glei an so an Tango g'mochd, dass in ersten Geiger glei die Sait'n bei seina Stradivari aufg'rollt hod.

Am End' san dann nua die zwa großen C üwablieb'n: nämlich weniga Cholesterin für'n Ferdl, damit er ah heuer wiada is Pickerl beim Onkel Dokta kriagt, und weniga CO<sub>2</sub> bei seine Wagl'n, damit er si ned bei da Steuer zum Depp'n zoin muaß. Warad jo schee, wenn unserans des so afoch oweschraub'n kunntat. Owa mehr ois Euro VI geht beim Benzina no ned und olle Kutsch'n auf Elektro umstöh'n geht ah ned so von heid auf muag'n, ohne dass'd wirtschaftlich ein g'sprungenen Doppelbenko hinlegst. Unsare Kunden mechat'n ah schee schau'n, wenn ma eana ausricht'n lossad, dass'd Woah g'fölligst söwa mit da Pedalrikscha ziaig'n soll'n, nur weil wir unsan Fuhrpark unter Klimaquarantäne g'stöd hom.

Drum mochds eich nix draus, wenn's wiada nur beim guad'n Wü'n blieb'n is. Weil mei Urli hod scho damals g'sogd: „Guade Vorsätz san wia a Scheck, den wos'd auf a Bank ausstöd, bei der du ned amoi a Konto hosd.“

A guads neichs Joah wünscht euch euer  
Euer

*Fuhrwerker Ferdl*



Der neue eActros 600.

## CHARGED TO CHANGE.

**Ein neues Kapitel des Transportgewerbes:** Der eActros 600 für den Fernverkehr ist vollelektrisch, nachhaltig und profitabler als je zuvor. Die Reichweite von 500 km\*, 600 kW Spitzenleistung und die Batterielebensdauer von 1,2 Mio. km öffnen den Weg zur eMobilität im Fernverkehr.

**Erfahre mehr unter:** [eactros600.mercedes-benz-trucks.com](http://eactros600.mercedes-benz-trucks.com)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



\*Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2-Sattelzugmaschine mit 40t Gesamtzuggewicht bei 20 °C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



THE FAMILY. EXTENDED.

## Die neue Volvo Aero Range

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



### REPORTAGE

#### Immer am Puls

Der steirische Transportunternehmer Hannes Matzhold setzt auf Nachhaltigkeit und zufriedene Mitarbeiter. Spannend, wie er das handhabt.

Seite 32



**URBANER EINSATZ**  
Dank der guten Wendigkeit  
problemlos darstellbar.

**AUS DER PRAXIS**

# Innsbruck unter Strom

Die Tiroler Landeshauptstadt erlebt in diesen Tagen eine Österreich-Premiere, denn zum ersten Mal kommt ein serienmäßig produziertes vollelektrisches Niederflur-Sammelfahrzeug zum Einsatz.

Bereits im letzten Sommer waren Daimler Trucks und Faun Austria gemeinsam auf Vorführtour durch Österreich, um den heimischen Entsorgern das Erlebnis Niederflur mit einem auf einem eEonic aufgebauten Variopress schmackhaft zu machen. Im Rahmen der Tests zeichnete sich ab, dass bei den Innsbrucker Kommunalbetrieben (IKB) der Appetit auf das Fahrzeug so groß wurde, dass man seit Anfang Jänner mit einem genau solchen Fahrzeug im regulären Restmüllsammelverkehr elektrisch unterwegs ist.

**Erster Schritt**

Mit seinen 84 Mitarbeitern und 29 Fahrzeugen im Fuhrpark ist Markus Fracaro, Bereichsleiter Abfallsammlung der IKB, für den Sammelverkehr von Bio- und Restmüll sowie Kunststoff und Papier in der Stadt Innsbruck sowie den Peripheriegemeinden Igls und Lans zuständig. Bei der Kunststoffsammlung arbeitet man darüber hinaus über die ARA mit den Firmen Hopperger und der Energie AG zusammen. Fracaro verfolgt neben den aus der CVD-Richtlinie (Clean Vehicle Directive) hervorgehenden Mindestzielen auch seine

eigene Vision einer sukzessiven Umstellung auf alternative Antriebe. „Den ersten Schritt haben wir aber wohl überlegt, erwartet die Bevölkerung von uns doch eine funktionierende Entsorgung.“ Hier sei kein Platz für Experimente. Folglich habe man auf die Verfügbarkeit eines serienmäßig produzierten Sammelfahrzeugs gewartet.

Nach einem erfolgreichen Test im Rahmen eines Vorführtages von Faun Austria habe man sich im Spätherbst dazu entschlossen, die im Rahmen des ENIN-Förderprogramms zugesicherten Mittel in einen Mercedes-Benz eEonic 300 mit aufgebautem Faun Variopress 523 HK zu investieren. „Dass alles so schnell geklappt hat, ist unseren langjährigen Partnern Pappas Tirol und Faun Austria zu verdanken, die hervorragend zusammengearbeitet haben“, betont Fracaro.

**Positive Zwischenbilanz**

Martin Haller ist seit einem Monat mit dem neuen eEonic 300 täglich im Restmüllsammelverkehr im Einsatz. Seine Tour beträgt dabei rund 60 Kilometer. Im Durchschnitt werden etwa 10 Tonnen Restmüll gesammelt. „Wir kommen mit

einer Akkuladung (300 kWh, Anm. d. Red.) bei winterlichen Temperaturen zwei Tage durch“, meint er. Das permanente Stop & Go fördere dabei die Rekuperation. Aufgeladen wird das Fahrzeug an der eigens errichteten Ladestation, wobei der grüne Strom dabei aus der hauseigenen Photovoltaikanlage kommt.

Niederflur sei bei der IKB kein Novum, wie Markus Fracaro betont. „Wir haben bereits seit einigen Jahren zwei dieselbetriebene Eonic mit Variopress-Aufbau im Einsatz. Und man werde dem Modell auch treu bleiben. Martin Haller bestätigt, dass das Fahrzeug gut ankommt. „Die Kabine ist geräumig und durch das Low Entry ersparen wir uns das mühsame Hoch- und Herunterklettern aus der Fahrerkabine. Mich persönlich begeistert die bessere Sicht durch die Panoramaverglasung.“ Es komme nicht selten vor, dass Haller von Passanten angesprochen werde, weil das Fahrzeug so leise sei.

**Bedarfsorientiert**

Mit der Variopress-Serie sei man bei der IKB seit Jahren nicht zuletzt aufgrund der Verdichtungsqualität sowie der Robustheit des Sammelaufbaus zufrieden. Das Modell 523 HK (hoher Behälter,

kurzes Heck) passt für Faun Austria-Geschäftsführer Herbert Utz aber geradezu perfekt zum eEonic: „Mit seinem Fassungsvermögen von 23 Kubikmetern kann der Variopress mit Leichtigkeit 13 Tonnen Restmüll aufnehmen. Die hohe Nachfrage sowie die enge Abstimmung mit den E-Lkw-Herstellern, hat auch dazu beigetragen, dass wir spezielle Hydraulikanlagen für den E-Betrieb entwickelt haben, die leistungsoptimiert auf die Drehzahl des Elektromotors der E-Fahrgestelle abgestimmt sind und sich so positiv auf den Energieverbrauch auswirken.“ Das kurze Heckteil des 523 HK mit der daraus resultierenden kürzeren und somit schneller laufenden Pressplatte soll, so Utz, für ein besseres Verdichtungsergebnis sorgen und eine optimale Wendigkeit speziell im Innenstadtbetrieb bieten.

„Bei der Ausstattung dieses Modells haben wir auf Komfort, Sicherheit und Effizienz geachtet“, erklärt Utz, der etwa das leistungsstarke Kamerasystem, die Ausleuchtung des Arbeitsbereichs am Heck oder die beheizten Haltegriffe, damit die Hände immer warm bleiben, hervorhebt. „Durch das ‚Pack on the move‘-System werden durch das Nach-



**EINER MEINUNG** Von links: Markus Fracaro, Martin Haller (beide IKB) und Faun-Geschäftsführer Herbert Utz ziehen nach einem Monat ein positives Zwischenresümee.

**KURIOSES**

**FEHLWÜRFE** Landet Müll in einer Tonne, wo er nicht hingehört, so spricht der Entsorger von „Fehlwürfen“. Diese können mitunter aber schon recht ausgefallen sein. So fragt sich Markus Fracaro, was jenem Innsbrucker letzten Sommer durch den Kopf gegangen sein müsse, der beschlossen hat, sich eines kompletten Bienenstocks inklusive lebender Bewohner in einer Tonne zu entledigen. „Besonders viel Mühe hat sich einer gegeben, der einen kompletten Motorblock in einer Biotonne versenkt hat und seine Sünde anschließend mit aufwendig darüber geschichtetem Laub und Schnittgut zu tarnen versucht hat. In der Zeit hätte er ihn auch regulär bei uns entsorgen können“, plaudert Fracaro aus der Praxis. Ob ganze Waschmaschinen, Geschirrspüler oder Pflastersteine, es gebe nichts, was nicht schon einmal aus einer Tonne gezogen wurde ...

verdichten während der Fahrt Zeit und Energie gespart.“ Schließlich soll der Zoeller Automatikklifter mit seiner speziellen Steuerung, die zwar ein schnelles

Hochfahren des Behälters ermöglicht, die Geschwindigkeit aber knapp vor dem Anschlag wieder reduziert, die Müllbehälter schonen. <

## BlueLOGICO®

Das leistungsstarke Telematiksystem von TachoEASY

- FERNAUSLESEN DTCO
- LIVE-ORTUNG
- TOURENPLANUNG
- AUFTRAGSSTEUERUNG
- KOMMUNIKATION
- FAHRSTILBEWERTUNG
- ZEITERFASSUNG

**Jetzt kostenfrei testen!**

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

Rund 2.000 Lkw werden jährlich bei Kaposi Nutzfahrzeuge serviert. Beim Bau der Werkstatt war der Werkstattausrüster Kastner von Beginn an maßgeblich beteiligt.

Am Mitte 2022 fertiggestellten Standort in Poggersdorf bei Klagenfurt sind 20 Mitarbeiter in der Werkstatt beschäftigt und kümmern sich im Jahr um knapp 4.000 Fahrzeuge, rund die Hälfte davon Lkw. „Neben sechs Van-Arbeitsplätzen stehen uns drei Durchfahrtsstände für Lkw, eine Prüfstraße inklusive Bremsenprüfstand sowie eine moderne Spenglerei zur Verfügung“, erklärt uns der für Kundendienst und Ersatzteile verantwortliche Co-Geschäftsführer Arno Grün bei der Führung durch den Betrieb. „Wir sind eine autorisierte Mercedes-Benz-Vertragswerkstätte, führen aber auch markenübergreifend Reparaturen-, Servicearbeiten, computerunterstützte Diagnosesetigkeiten und Instandsetzungen sowie Behebungen von Havarieschäden durch.“ Mit der Entwicklung des Standorts sei er mehr als zufrieden, fügt aber mit einem Augenzwinkern hinzu: „Wir plätzen jetzt schon wieder aus allen Nähten.“

### Grubenkompetenz

Geplant waren zwei Montagegruben für Reparaturen und Montagearbeiten mit 20 Metern, eine 18 Meter lange Prüfgrube mit Prüfstand und Gelenkspieltester sowie eine sechs Meter lange reine Waschgrube. „Aufgrund der jahrelangen guten Partnerschaft war klar, dass ich Kastner um ein Angebot bitte“, erinnert sich Arno Grün. Kastner-Gebietsleiter Karl Heinz Pucher hat ihm die Systemmontagegrube vorgestellt, die im eigenen Haus selbst entwickelt wurde und exklusiv vertrieben wird. Gegenüber anderen Gruben werden hier die Wände geschalt, womit die Korrosion der Betonschicht durch Kondensate verhindert werden soll. Der eingebaute Rahmen wiederum besteht aus feuerverzinkten Stahlteilen, die selbst Grundwasser und Salzurückständen auf den Fahrzeugen im Winter Widerstand leisten und nicht rosten. „Material und Knowhow kommen hier aus Österreich, womit wir einmal mehr beweisen, dass wir der führende Werkstattausrüster sind“, fügt Pucher stolz hinzu.

## WERKSTATT

# Grube mit System



Nachdem die Entscheidung getroffen wurde, begann die Zusammenarbeit des Kastner-Planungsbüros mit dem verantwortlichen Architekten. Karl Heinz Pucher ist überzeugt: „Unsere Grube ist zeitsparend und man braucht weniger Baumaterial. Auch kann sie individuell an die Bedürfnisse unserer Kunden angepasst werden.“ Bei Kaposi sind in den beiden Montagegruben bodenlaufende Grubenheber, in der Prüfgrube ein Achsfreiheber verbaut. Von der LED-Beleuchtung über einen Bremsenprüfstand und Gelenkspieltester bis hin zur Altölsorgung und Frischölversorgung soll der Kunde aus einer breiten Zubehörpalette wählen können.

### Umsetzung

Die Bauschritte können schnell umgesetzt werden: Nach dem Betonieren der Bodenplatte wird der Bodenrahmen versetzt, dann die Wände geschalt und betoniert und schließlich der Grubenkopf, das Um und Auf der Grube, versetzt. Am

**GRUBENTREFFEN** Kaposi-Geschäftsführer Arno Grün (links) und Kastner-Gebietsleiter Karl Heinz Pucher unterhalten sich über das gemeinsam umgesetzte Projekt.

Ende muss nur noch die Bewehrung eingebunden und die Werkstattbodenplatte hergestellt werden. „Wir haben noch mehr Zeit eingespart“, wie Arno Grün zu berichten weiß. „Die Strabag, die das Bauprojekt umgesetzt hat, hat angeregt, statt zu schalen Fertigelemente zu verwenden, wodurch wir sogar noch einen Tag gewonnen haben.“

Wie man es dreht und wendet, für Karl Heinz Pucher ist eines wichtig: „Unsere Systemmontagegrube, ob mit Bremsenprüfstand, Gelenkspieltester, Grubenheber, Frisch- oder Altölanlage, bietet eine optimale schnittstellenfreie Lösung für jeden Kunden.“

Erlebe den eActros 600  
**AUF DER MAWEV-SHOW!**  
10.–13. April 2024, St. Pölten



Der neue eActros 600.

## CHARGED TO CHANGE.

**Volle Kraft voraus.** Die neu konstruierte eAchse des eActros 600 sorgt für die richtige Antriebspower. Mit 400 kW elektrischer Dauerleistung und einer Spitze von 600 kW bringt sie den Mercedes-Benz eActros 600 kraftvoll nach vorn.

Erfahre mehr unter: [eactros600.mercedes-benz-trucks.com](https://eactros600.mercedes-benz-trucks.com)



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



## RENAULT TRUCKS E-TECH T Österreich-Premiere

Seite 42

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



### AKTUELLES INTERVIEW

### „Nicht ob, sondern wie“

Ist Künstliche Intelligenz eine Bedrohung oder ein wichtiges Werkzeug für Transporteure? KI-Experte Eric Weisz im Interview. Seite 30



## AUS DER PRAXIS

# Von Bier bis Zement

*Kaum ein Produkt, das die burgenländische Familie Zechmeister heute nicht transportiert. Warum ein Skandal auch Gutes und Limits etwas Schlechtes haben können.*

**STERN-STUNDEN** Bei Zechmeister setzt man nahezu ausschließlich auf Fahrzeuge von Mercedes-Benz.

**HAHN IM KORB** Georg und Josefa Zechmeister (Mitte) mit Führungskräften.

Viele von uns erinnern sich noch an den Glykol-Skandal, der Mitte der 80er-Jahre einen enormen Schaden für die heimischen Weinbauern mit sich brachte – auch für jene, die völlig unschuldig waren. Rückblickend gibt es allerdings nicht wenige, die der Meinung sind, dass die damit einhergehende Bereinigung und Erneuerung viel dazu beigetragen hat, dass der österreichische Wein heute in aller Welt hohes Ansehen genießt.

Bisher weniger bekannt war, dass die damalige Flaute im Weingeschäft auch Auslöser für die Gründung von Transporte Zechmeister im burgenländischen Gols war. Schon kurze Zeit nach dem Glykol-Skandal – im Jahr 1987 – gründete Georg Zechmeister, ausgerüstet mit viel Motivation und Ehrgeiz sowie einem Lkw, das Unternehmen. Einen Fuhrpark von 10 Lkw setzte er sich damals als Limit, um den Betrieb mit Familie und Freunden unter allen Umständen aufrechterhalten zu können.



Ende der 90er-Jahre ließ er sich zu einem innerfamiliären Limit von 50 Lkw hinreißen, heute sind es rund 100 Fahrzeuge, die den 87 Mitarbeitern zur Verfügung stehen. Gemeinsam decken sie neben der klassischen Güterbeförderung auch den Paketdienst, das Containerservice, die Landschaftspflege, die Erdarbeiten und den Winterdienst ab.

### Fest in Familienhand

All diese Aufgabenbereiche zu überblicken gelingt nur durch eine innerfamiliäre Struktur, die sicherstellt, dass alle Schlüsselpositionen von einer der drei

aktiven Zechmeister-Generationen besetzt sind, manche – bedingt durch die hinzugekommenen Schwiegersöhne – auch unter anderem Nachnamen. Nur einen Namen gibt es (von einer einzigen Ausnahme abgesehen) hingegen, wenn es um den Fuhrpark von Transporte Zechmeister geht. Quer durch alle Gewichtsklassen prangt auf jedem Fahrzeug ein Mercedes-Stern – von Citan, über Vito, Sprinter und Atego bis zum Actros.

Auch dazu gibt es eine Geschichte, die ihren Ursprung in Linz hat und von einigen Höhen und Tiefen begleitet wurde.

Bereut hat Georg Zechmeister seine Entscheidung für einen markenreinen Mercedes-Benz-Fuhrpark (der größte im Burgenland) nie. Über die letzten Jahre vermag er speziell in Hinblick auf Service und Betreuung nur Gutes zu berichten, er macht kein Geheimnis daraus, dass die Art, wie bei Pappas gearbeitet wird, sehr mit seinen Vorstellungen übereinstimmt. Auch die gegenseitige Wertschätzung zählt für ihn mehr als ein kurzfristiger Bestpreis.

### Elektro-Mobilität?

Gefragt nach dem Erfolgsrezept der Familie Zechmeister, ist von klarer Aufgabenverteilung und gemeinsamer Problemlösung zu hören, von kleinen Schritten und maximalem Einsatz aller, die im Team mit dabei sind. Ergänzend zur Unabhängigkeit von den wirtschaftlichen Geschicken einzelner Kunden werden auch viele Service-Themen und neuerdings sogar die Ersatzteilversorgung, die speziell bei den eingesetzten Baumaschinen so ihre Überraschungen bereithält, im Haus betreut.

Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass die Elektromobilität für die Firma Zechmeister einerseits zum Greifen nahe



**FLOTTE** Auf einen gepflegten Fuhrpark wird auch bei den leichten Nutzfahrzeugen geachtet.

und andererseits doch wieder fern ist. Alle bisherigen Versuche, schon heute auf vollelektrische Modelle in der Klasse bis zu 7,5 Tonnen zu vertrauen, sind schiefgegangen. Einfach deswegen, weil für Fahrzeuge, die keine 400 Kilometer am Stück schaffen, bei Georg Zechmeister

kein Platz ist. Geht es um die große Klasse, so kann er sich den neuen eActros schon vorstellen, vorausgesetzt natürlich, dass auch beim Kunden Strom getankt werden kann und so zusätzliche Standzeiten vermieden werden.



# Gewichtsvorteil

Bis zu 280 kg mehr Nutzlast bietet der neue Sattelkipper S.KI SOLID.

Die neue Rahmen- und Muldengeneration ist robust und überzeugt durch verbesserte Bedienbarkeit. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)



**MAN TGS** Der robuste Münchner kann vor Ort auch mit dem Spiegelersatzsystem „OptiView“ getestet werden.



Bei der diesjährigen Auflage der Fachmesse in St. Pölten werden rund 25.000 Besucher erwartet.

**K**ennen Sie den schönen Ausdruck „Puddingprobe?“ Er geht auf ein englisches Sprichwort zurück: „The proof of the pudding is in the eating“, übersetzt „Der Test des Puddings besteht darin, dass man ihn isst“ oder freier „Probieren geht über Studieren“. Gemeint ist, dass die entscheidende Bewährungsprobe eines Rezeptes, eines Gerätes, einer Vorschrift oder sonstigen neuartigen Einrichtung das Ausprobieren ist. Genau unter diesem Motto stellen Lkw-Hersteller ihre aktuellen Produkte von 10. bis 13. April auf dem Freigelände in St. Pölten (siehe auch Kasten) für kurze Testfahrten zur Verfügung.

#### Löwen-Gehege

Gleich mit fünf Fahrzeugen seiner jüngsten Truck-Generation ist MAN auf der MAWEV-Show vertreten. „Neben einer umfangreichen statischen Fahrzeugaus-



**FRISCHER KLASSIKER** Mit dem Arocs hat Daimler Trucks einen erfolgreichen Baustellen-Lkw im Angebot.



**SUPERLATIV** Der Tatra Phoenix 8x8 Schwerlastkipper wartet auf Testfahrer mit ultimativem Traktionsbedarf.



**530 PS** Reichlich Leistung und Traktion bringt der DAF XFC 530 mit zuschaltbarer Vorderachse auf die MAWEV.

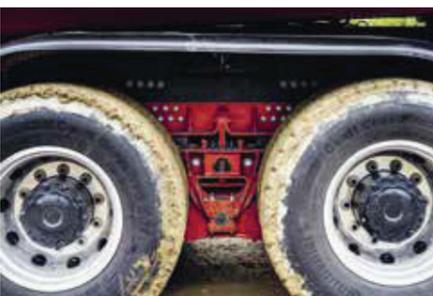


**BLACK BEAUTY** Der Iveco X-Way 8x4 wartet mit 530 PS und Leitner-Gesteinskipper auf Fachbesucher mit Lkw-Führerschein.

### MAWEV-SHOW, ST. PÖLTEN: VORSCHAU, 1. TEIL

## Bitte einsteigen!

Auf „Europas wohl aufregendster Großbaustelle“ (so der Veranstalter) können ausgewählte Lkw für Baustelle oder Schottergrube selbst getestet werden. Welche, lesen Sie hier.



Sandro Zangrando

**ULTIMAXX** Die Experten von Hendrickson erläutern die Vorzüge ihrer Schwerlast-Elastomerfederung am Stand von MAN.

#### ZUKUNFTSTRÄCHTIG

Der vollelektrische eActros gibt einen Ausblick auf den möglichen Fernverkehr von morgen.



stellung von diversen Aufbau- und Fahrzeugvarianten für den Baustelleneinsatz wird während der gesamten Messe eine variantenreiche MAN-Fahrzeugflotte für Testfahrten auf einer Offroad-Strecke vor Ort zur Verfügung stehen“, verspricht Lucas Lampel von MAN Österreich.

Folgende Fahrzeugmodelle können getestet werden: TGX 33.640 6x4 mit Hydrodrive und Auflieger, TGX 18.520 4x4 mit kamerabasiertem Spiegelersatzsystem OptiView und 3-achsigem Auflieger, TGS 35.480 8x4 mit Muldenkipper und OptiView, TGS 35.520 8x4 mit Dreiseiten-Kipper und TGS 35.520 8x4 Gesteinskipper mit Hendrickson-Feder-system. Experten von Hendrickson werden am MAN-Stand auch für Auskünfte rund um die Ultimaxx-Schwerlast-Elastomerfederung zur Verfügung stehen. Diese wurde speziell für stark beanspruchte Fahrzeuge im Kipper-, Bergbau- und Müllabfuhrsegment entwickelt.

#### Elektro-Zugmaschine

Mit einer breiten Palette an sehr unterschiedlichen Fahrzeugen präsentiert sich Daimler Trucks. „Fahraktiv“ stehen wie bei den Kollegen aus München fünf Lkw

zur Verfügung: Arocs 4148 8x4 mit Meiller-Kipper, Arocs 4148 8x4 mit Schwarzmüller-Kipper, Unimog U 535 4x4 als Geräteträger, Unimog U 5023 4x4 in der hochgeländegängigen Ausführung und ein vollelektrischer Fuso eCanter 7C18e 4x2 als Neutonner mit Kipper-Aufbau.

Als Blickfang wird die vollelektrische Sattelzugmaschine eActros 600 statisch präsentiert. Der von Mercedes-Benz als „Gamechanger“ bezeichnete Lkw für den Fernverkehr verspricht ja eine Reichweite von 500 Kilometern (wir berichteten).

#### X-Way und T-Way

Daily, X-Way und T-Way machen Iveco im Baubereich zu einem Vollsortimenter, der das Leistungsspektrum vom 3,5-t-Transporter bis zum 44-t-Schwerlastfahrzeug abbilden kann. Vor Ort in St. Pölten stehen drei robuste und geländegängige Fahrzeuge zum Testen bereit. Als klassischer 8x4 wartet ein T-Way mit 510 PS und Meiller-Stahlkipper auf die Fachbesucher. Der aufwendig konfigurierte Vierachser bringt 15.328 kg als Komplettfahrzeug auf die Waage und bietet eine Nutzlast von 16.672 kg. Mit

einem Leitner-Gesteinskipper (rechte Seite fix, linke Seite hydraulisch abklappbar, Gesteinsklappe hinten mit pendelbarem Bordwandoberteil) kommt ein X-Way 8x4 mit 530 PS. Dritter im Bunde der Iveco-Demoautos für eigene Erfah-

ANZEIGE



**Siems & Klein**  
siems-klein.at



Bremsprüfstände  
office@siems-klein.at  
Tel. 01-61008-0

rungen ist ein X-Way AS 440 X 53. Diese gleichfalls 530 PS starke Sattelzugmaschine verfügt als Traktionsplus über einen zuschaltbaren hydraulischen Antrieb der Vorderachse (Hi-Traction plus Creep Mode).

#### DAF und Tatra

Tschann bringt die Marken DAF und Tatra in die niederösterreichische Landeshauptstadt. Gezeigt werden die neuen >

**CHEF-SACHE** Andreas Gorbach (Daimler Truck, rechts) und Jürgen Nowicki (Linde) betanken den Mercedes-Benz GenH2 Truck mit Flüssigwasserstoff.



Flüssiger statt gasförmiger Wasserstoff: Dank einer neuen Technologie soll der Tank für über 1.000 Kilometer Reichweite in 10 bis 15 Minuten gefüllt sein.

## WASSERSTOFF: NEUE BETANKUNGSTECHNOLOGIE

# Schneller und günstiger

Die Chefs von Daimler Truck und Linde sprechen von einem „wichtigen Meilenstein bei der Wasserstoffinfrastruktur“, den deren Ingenieure mit der Entwicklung der sLH2 genannten Technologie gesetzt haben. Das neue Verfahren für den Umgang mit flüssigem Wasserstoff ermögliche – im Vergleich zu gasförmigem Wasserstoff – eine höhere Speicherdichte, eine größere Reichweite, schnelleres Betanken, niedrigere Kosten und eine verbesserte Ener-

gieeffizienz, betont man. Dabei dauere das Betanken eines 40-Tonnen-Schwerlast-Lkw mit 80 Kilogramm flüssigem Wasserstoff nur etwa 10 bis 15 Minuten. Was wiederum eine Reichweite von 1.000 Kilometern und mehr ermöglichen soll. Weiterer wichtiger Aspekt: Die sLH2-Technologie senke die erforderlichen Investitionen für eine Wasserstofftankstelle um den Faktor zwei bis drei, die Betriebskosten seien etwa fünf bis sechs Mal niedriger. „Für die Dekarbonisie-

rung des Transports brauchen wir drei Faktoren: die richtigen Batterie- und Wasserstoff-Lkw, die notwendige Infrastruktur sowie Kostenparität zwischen emissionsfreien und Dieselfahrzeugen“, betont Andreas Gorbach, Mitglied des Vorstands der Daimler Truck AG, „dank des sLH2-Standards wird das Tanken mit Wasserstoff so einfach wie mit Diesel!“

Für Linde-CEO Jürgen Nowicki ebne die neue Technologie den Weg „für eine flächendeckende Betankungsinfrastruktur, auf die Logistikketten heute angewiesen sind.“

### Die Technik im Detail

Im Vergleich zur herkömmlichen Betankungstechnologie mit flüssigem Wasserstoff (LH2) wird bei dem nun entwickelten Verfahren eine neue sLH2-Pumpe eingesetzt, um den Druck des flüssigen Wasserstoffs geringfügig zu erhöhen. Durch diese Methode wird der Wasserstoff zu „subcooled liquid hydrogen“ (sLH2). In diesem Zustand ergebe sich ein sehr robuster und stabiler Betankungsprozess, der Energieverluste beim Betanken auf ein Minimum reduziere, betont man. Zudem sei keine Datenübertragung zwischen Tankstelle und Fahrzeug notwendig, was die Komplexität des Betankungsvorgangs weiter reduziere. Gleichzeitig werde die Betankungskapazität auf ein neues Niveau gesteigert: Die Tankstelle soll eine Kapazität von 400

### VIEL LOS HINTER DER HÜTTE

Der GenH2 Truck bei der Betankung.

Kilogramm flüssigem Wasserstoff pro Stunde aufweisen.

Mit dem Ziel, einen gemeinsamen Betankungsstandard für wasserstoffbetriebene Lkw zu etablieren, will man die Technologie allen interessierten Parteien über eine ISO-Norm zugänglich machen. Gorbach: „Wir rufen andere Lkw-Hersteller und Infrastrukturunternehmen dazu auf, unserem Ansatz zu folgen und diese Technologie gemeinsam zum Industriestandard zu machen!“

### Erste Tankstelle eröffnet

Die erste öffentliche sLH2-Tankstelle wurde jetzt in Wörth am Rhein eröffnet und soll ab Jahresmitte auch von ausgewählten Logistikkunden für erste Kundenerprobungen mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck (wir berichteten) genutzt werden. Mit einem Energieverbrauch von nur 0,05 kWh/kg benötige sie im Vergleich zur konventionellen Betankung mit gasförmigem Wasserstoff ca. 30-mal weniger Energie, heißt es seitens der Unternehmen. Die Tankstelle hat einen sehr geringen Flächenbedarf von nur 50 Quadratmetern (ohne Zapfsäule) und ermöglicht Konfigurationen, bei denen mehrere Zapfsäulen für die parallele Betankung von Lkw sowie auch eine Betankung mehrerer Fahrzeuge nacheinander möglich sind. Der Flüssigwasserstoff-Speicher hat ein Fassungsvermögen von vier Tonnen, was für etwa zehn Stunden kontinuierliches Betanken ausreichen soll. Zudem könne die Kapazität der sLH2-Tankstelle durch zwischenzeitliches Nachfüllen auf über acht Tonnen pro Tag erhöht werden. <



„Dank des sLH2-Standards wird das Tanken mit Wasserstoff so einfach wie mit Diesel!“

■ Andreas Gorbach, Daimler Truck



**START** Die erste öffentliche sLH2-Tankstelle wurde in Wörth am Rhein eröffnet und soll ab Jahresmitte auch für Kundenerprobungen mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck genutzt werden.

### FAKTEN, BITTE!

**DER TANKVORGANG** Im Gegensatz zur herkömmlichen Betankung mit flüssigem Wasserstoff (LH2) sei der sLH2-Prozess ähnlich praktisch wie die heutige Dieseltankungstechnologie. Durch die robuste Isolierung des Betankungsschlauchs und die Gestaltung der Schnittstellen zwischen Zapfpistole und Kraftstofftank sei der Betankungsvorgang äußerst sicher und verhindere das Austreten von Wasserstoff, betont man seitens Daimler und Linde. Daher seien die für die Betankung mit sLH2 erforderlichen Schutzmaßnahmen mit denen für Diesel vergleichbar. Während des Betankungsvorgangs kann flüssiger Wasserstoff bei minus 253 Grad Celsius in zwei angeschlossene 40-kg-Tanks auf beiden Seiten des Lkw-Chassis eingefüllt werden, ohne dass eine spezielle Sicherheitsausrüstung erforderlich ist. Die sLH2-Technologie ermöglicht eine hohe Durchflussmenge von mehr als 400 kg Wasserstoff pro Stunde, und das Befüllen von 80 kg flüssigem Wasserstoff kann in zehn bis fünfzehn Minuten abgeschlossen werden. Schließlich vermeide das neue Verfahren den sogenannten Boil-off-Effekt: Bei konventioneller Betankung mit flüssigem Wasserstoff wird ein Teil des Wasserstoffs gasförmig und muss aufwändig mit einer zweiten Leitung abgesaugt werden. Beim sLH2-Verfahren bleibe der Wasserstoff während der Betankung flüssig, sodass nur eine Zapfpistole zum Befüllen der Tanks benötigt werde.



Nur ein Fuhrpark der rollt verdient gutes Geld

#### Flottenversicherung

Eine Versicherung, die sich individuell danach richtet, was Sie selbst für die Verkehrssicherheit und zur Schadensminderung beitragen. Das drückt die Prämien spürbar nach unten, und lässt Ihre Erträge gleichmaßen nach oben klettern.

#### Spezialstrafrechtsschutz Güterbeförderung

Seit 2015 bieten wir in Zusammenarbeit mit der WKD den optimalen Schutz gegen jegliches Strafverfahren an – unterstützt von der Kanzlei Dr. Schärmer – Partner

#### Telematik & Disposition

Unsere neue Kooperation mit TachoEASY – wir erhalten mit Ihrem Einverständnis sämtliche Telematriedaten welche in die Preisgestaltung für die KFZ Haftpflichtversicherung einfließen – das senkt die Prämien im Durchschnitt um 15%

www.irm-broker.com • meinkfz@irm-broker.com • +43 1 505 55 56

**irmbroker**  
risk management

Unsere Erfahrung  
ist Ihre Sicherheit

Erlebe den Actros L SLT  
**AUF DER MAWEV-SHOW!**  
 10.-13. April 2024, St. Pölten



Der Actros L bis 250\* Tonnen  
**SCHWERLASTTRANSPORT  
 LEICHT GEMACHT.**

Der Actros L bis 250\* Tonnen setzt im Schwerlasttransport Maßstäbe bei Komfort, Fahrzeugleistung und Flexibilität. Auf den ersten Blick, bei jeder Fahrt und in den Pausen. Der Actros L bis 250\* Tonnen ist konsequent für das Bewegen besonders schwerer und großer Lasten entwickelt und gebaut.

**Erfahre mehr unter: [www.mercedes-benz-trucks.at](http://www.mercedes-benz-trucks.at)**

\* Sattelkupplung: Lastzugsgesamtgewicht max. 250 t  
 Schwerlastanhängerkupplung: Lastzugsgesamtgewicht > 250 t

Mercedes-Benz  
 Trucks you can trust



DER ÖSTERREICHISCHE  
**transporteur**

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



**SMART - SICHER - ZUVERLÄSSIG**

**Fuhrpark mit Versorgungsgarantie**



**E-LKW, KI, ETC.**

**Pionier bei allem?**

Transportunternehmer Hubert Schlager saugt die Künstliche Intelligenz förmlich für sich auf. Und ist ein Elektro-Pionier. *Seiten 4 + 18*

## STARKER „FRIENDS“-AUFTRITT

Von links: Die Geschäftsführer Bernhard Dillhof und Armin Manutscheri, Fachverbandsobmann Markus Fischer, WK Burgenland-Präsident Andreas Wirth, Fachgruppenobmann Roman Eder, Moderatorin Kristina Schranz und WK Burgenland Vizepräsident Martin Horvath (von links).



## TAG DER BURGENLÄNDISCHEN TRANSPORTWIRTSCHAFT

# Friends am Hannersberg

Die überbordenden Kontrollen der Exekutive sowie das anhaltende Lkw-Bashing waren die großen Themen der überaus gut besuchten Veranstaltung im Südburgenland.

In der Eventlocation „Hannersberg“ fand unter regem Besucherandrang der Tag der burgenländischen Transportwirtschaft statt. Unter dem von Wirtschaftskammer-Präsident Andreas Wirth ausgerufenen Motto „Friends am Hannersberg“ gingen informative Vorträge und spannende Diskussionen über die Bühne. „Die Zeiten zum Investieren sind jetzt gut, besser wird's nicht“, proklamierte Wirth. Fachverbandsobmann Markus Fischer skizzierte die aktuellen Herausforderungen der Transportbranche, sprach von „exorbitanten Kostensteigerungen bis zu 22 Prozent“, mit denen Transporteure zu kämpfen hätten und mahnte zur Vorsicht: „Kunden spielen uns sukzessive gegeneinander aus“, so der Fachverbandsobmann.

### Überbordende Kontrollen

Die burgenländischen Transporteure seien mit 450 Betrieben und 2.300 Mitarbeitern ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber, betonte Fachgruppenobmann Roman Eder. „Die überbordenden

Kontrollen der burgenländischen Güterbeförderer durch die Exekutive sind mittlerweile schlicht ein Wahnsinn“, brachte es Eder auf den Punkt. Die Kontrolltage hätten sich zuletzt von 300 auf 750 mehr als verdoppelt und würden damit deutlich über dem Bundesschnitt liegen. Er habe Landeshauptmann Doskozil bei einem Treffen vor einem halben Jahr gefragt, was das für einen Sinn habe: „Das kommt vom Bund“, habe er als Antwort bekommen.

### Stopp dem Lkw-Bashing

Dezidiert abzulehnen sei die undifferenzierte und pauschal negative Darstellung des Lkw und der dahinterstehenden Transportunternehmen durch den Verkehrsclub Österreich (VCO): „Dieses Lkw-Bashing muss endlich aufhören“, fand Roman Eder klare Worte. „Wir stehen zu fairen und angemessenen Kontrollen, aber wenn derselbe Lkw zwei- bis drei Mal pro Woche kontrolliert wird, grenzt das an Schikane“, so der Fachgruppenobmann weiter. Dass Transport-

unternehmen mit ihren Lkw-Verkehren als „Verkehrsfahrer“ bezeichnet werden, könne so nicht hingenommen werden. „Lkw-Fahrer müssen alle fünf Jahre eine Schulung im Ausmaß von 35 Stunden absolvieren und sind tatsächlich die sichersten Verkehrsteilnehmer“, stellte Eder klar. Zudem seien in den vergangenen Jahren Millionen in neue und umweltfreundliche Fahrzeuge investiert worden.

### Illegale Kabotage

Fachverbandsobmann Armin Manutscheri verwies in Zusammenhang mit dem brisanten Thema „Illegale Kabotage“, auf den „neuen Weg“, den der Fachverband im vergangenen Jahr beschritten habe. „Wir haben dem Klimaschutzministerium klargemacht, dass wir Schwerpunktaktionen mit den einzelnen Fachgruppen brauchen. Wir arbeiten eng mit den regionalen Funktionären zusammen, denn diese wissen, wo exakt die Probleme liegen und wo viele Kabotagefahrzeuge unterwegs sind.“ Der in Kärn-



„Die Kontrolltage haben sich zuletzt von 300 auf 750 mehr als verdoppelt und liegen weit über dem Bundesschnitt.“

Fachgruppenobmann Roman Eder

ten gestartete Testlauf gemeinsam mit der Fachgruppe sei ein voller Erfolg gewesen. Man habe die Kontrollen gleichsam dorthin gebracht, wo die Brennpunkte seien und habe damit in puncto illegale Kabotage einige schwarze Schafe ausmachen können.

### Transport mit der Bahn

Die Forderung des VCO nach mehr Gleisanschlüssen für Unternehmen, damit mehr Waren mit der Bahn transportiert werden können, sei vollkommen weltfremd, betonte Burgenlands Fachgruppenobmann Bernhard Dillhof: „Die Schreibtischtäter des VCO sitzen in Wien und haben keine Ahnung von ländlichen Strukturen. In vielen Teilen des Burgenlands gibt es keine Bahnverbindungen, daher sind auch keine Anschlussbahnen möglich.“ Die Frage, inwiefern die Bahn den Transporteuren zu einer echten Konkurrenz anwachsen könne, beantwortete Fachverbandsobmann Fischer eindeutig: „Gemäß Modalsplit entfallen 85 Prozent auf den Straßengüterverkehr, 14 Prozent auf die Bahn.“ Angesichts der Tatsache, dass die Bahn mit zahlreichen internen Problemen zu kämpfen habe, sehe er auch in den nächsten Jahren keinerlei Konkurrenz.

### Elektro-Lkw

Christian Csenar, E-Mobilitätsexperte bei Daimler Truck, ging der Frage nach: „Ist in Bezug auf E-Mobilität ein wirt-



**REGES INTERESSE**  
Starke Stimmen aus dem Auditorium sorgten für interessante Diskussionen (von links): Ludwig Pall, Harald Tonweber und die Herren Kusztrich, Christian Csenar informierte zur E-Mobilität.



**VOLLES HAUS** Gut besuchter Tag der burgenländischen Transportwirtschaft am Hannersberg.

schafflicher Business Case trotz hoher Investitionskosten möglich?“ Die Faktoren „Energie“ und „Maut“ seien essenzielle Einsparungspotenziale, die ENIN-Förderung sei für jegliche wirtschaftliche Darstellbarkeit jedenfalls obligatorisch. Die Mehrkosten würden sich in sechs bis sieben Jahren amortisieren. „Dazu kommt noch das positive Image, das auch für neue Aufträge sorgen könnte“, so Csenar.

### Aktivitäten

Zum Abschluss präsentierten Roman Eder und Bernhard Dillhof den Geschäftsbericht der Fachgruppe. Dillhof verwies auf die permanente Lobbying-Arbeit. Regelmäßiger Gedankenaustausch mit dem Arbeitsinspektorat, der Verkehrspolizei sowie mit der Gewerbe- bzw. Verkehrsabteilung des Landes stünden auf

der Tagesordnung: „Durch den regelmäßigen Kontakt mit den Behörden erhalten wir stets Infos aus erster Hand“, betonte Dillhof. Außerdem habe man in Bezug auf das digitale Kontrollgerät zwei Schulungen angeboten, weil man aus Erfahrung wisse, dass 50 Prozent der Strafen aus falschem Bedienen des Geräts resultieren. Er erwähnte darüber hinaus die Förderung der C-95-Weiterbildung, deren Kosten zu 100 Prozent vom Land übernommen werden und bedankte sich bei KR Ludwig Pall, der diese Aktion in die Wege geleitet hatte. Im Rahmen des Projekts „Lkw in der Schule“ seien im vergangenen Jahr 44 Volksschulen besucht worden. Dabei werden lokale Unternehmer mit ihrem Lkw beigezogen, und das sei eine „tolle Werbung“ für die Transportbranche, so Dillhof.



**ORGANISATOREN**  
Von rechts: OÖ-Sparten-  
geschäftsführer  
Christian Strasser, die  
Obmänner Wolfgang  
Schneckenreither und  
Günther Reder sowie  
dessen Stellvertreter  
Michael Hofstädter und  
Hubert Schlager.

**FACHGRUPPE OBERÖSTERREICH: WINTERTAGUNG**

# Ins Blaue hinein?

Die unglaublichen Möglichkeiten der Künstlichen Intelligenz faszinierten die Teilnehmer der jüngsten Wintertagung der Fachgruppe Oberösterreich. Kann sie tatsächlich Arbeitskräfte in der Transportbranche ersetzen?

Die traditionelle Wintertagung des oberösterreichischen Güterbeförderungsgewerbes sorgte für großes Staunen unter den diesmal mehr als 100 Teilnehmern (ein Rekord!). Einerseits weil erstmalig der neugestaltete und wenige Tage vor der Wintertagung mit dem „Hotel-Oscar“ (MIPIM-Award) ausgezeichnete Mega-Wellnessbereich des bereits traditionellen Austragungsorts Krallerhof in Leogang zum intensiven Netzwerken genutzt werden konnte. Und andererseits weil sich die Themenauswahl der

Fachgruppenführung um Obmann Reder und Geschäftsführer Strasser diesmal als äußerst spannend erwies.

**KI-Potenzial**

Für Aufsehen sorgte vor allem Mag. Dipl.-Ing. Hans Baldinger vom WKOÖ Innovationsmanagement, der im Zusammenspiel mit Transportunternehmer Hubert Schlager die Vorzüge der Künstlichen Intelligenz (KI) äußerst anschaulich demonstrierte und die Teilnehmer zum Nachdenken brachte. Welche Aus-

wirkungen wird die KI auf heimische Güterbeförderungsunternehmen haben? Wir hatten ja schon in der letzten Ausgabe ein Interview mit einem Spezialisten zu diesem Thema geführt – auch Hans Baldinger untermauerte, dass man sich dringend mit dem Thema auseinandersetzen müsse: „KMU werden Künstliche Intelligenz für Standard-Dienstleistungen einsetzen“, meint er, und betont zugleich, dass „Dienstleister Künstliche Intelligenz einsetzen müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben.“

**„Die neue Alphabetisierung“**

KI werde einzelne Branchen und die Gesellschaft als Ganzes verändern, ist sich Baldinger sicher. Er verwies auf den KI-Pionier Andrew Ng, der im Jahr 2017 davon sprach, dass KI jede Branche verändern werde – wie einst die Elektrizität. 2022 setzte selbiger schließlich noch einen drauf: „KI ist die neue Alphabetisierung!“

Der häufigste Fehler beim Umgang mit KI-Tools sei, diese ohne konkreten Plan einzusetzen. Jeder Unternehmer sollte sich als erstes die Frage stellen: Welche Aufgaben werden täglich „erledigt“ und könnten automatisiert werden? Und: Für welche Aufgaben haben wir eigentlich immer zu wenig Zeit bzw. wenig Lust?

Die Handlungsempfehlung des Experten: „Seien Sie neugierig und bilden Sie sich in dem Bereich weiter. Nehmen Sie Ihre Mitarbeiter auf die Reise individuell



**EIN ERLEBNIS** Rechtsanwalt Dominik Schärmer und Alexej Miskovez bringen rechtliche Themen leicht verständlich auf den Punkt.



**TOP-INFOS** Nicht nur der unglaubliche Wellness-Bereich des Krallerhofs begeisterte die Teilnehmer der OÖ-Wintertagung.



**VORTRAGENDE** Von links: Karl-Martin Studener (ÖAMTC Fahrtechnik), Berater Dr. Peter Tropper, Hans Baldinger (WKOÖ), Transportunternehmer Hubert Schlager, Andreas Mayer (MAN) und Christian Csenar (Mercedes-Benz).

mit und erarbeiten Sie für Ihr Unternehmen einen „KI-Leitfaden“.

**Aus der Praxis**

Einer der hier bereits viele Schritte absolviert hat, ist Fachgruppenobmann-Stv. Hubert Schlager. Er demonstrierte seinen Kollegen mit Sprachbefehlen an sein Mobiltelefon den praktischen Umgang mit

„ChatGPT“ – eine „Statistik-Software“, die Fragen verstehen kann und (zumeist) sinnvolle Antworten gibt. Eine Excel-Datei mit den Strompreisen verschiedener Anbieter der letzten zehn Jahre im Monatsvergleich beispielsweise, wird in Sekundenschnelle ausgeworfen, wie Schlager im Krallerhof unter Beweis stellte. Ergebnisse also, für die Mitarbeiter

oft Stunden benötigen. Über die Pro-Version (Kosten: 20 Dollar im Monat) könne man Chat-GPT auch mit seinen Unternehmens-eigenen Daten füttern, erläuterte Schlager seinen verblüfften Zuhörern. Im ersten Schritt übernimmt die Software also die Tätigkeit einer klassischen Sekretärin – das könnte möglicherweise irgendwann auch beim Disponenten so sein. ➤

Jetzt gleich  
im Rahmen Ihrer  
\$ 24 Überprüfung  
umrüsten!



Der intelligenten Fahrtschreiber - Version 2  
**DTCO 4.1**  
Fit für das EU-MOBILITÄTSPAKET!

[www.fleet.vdo.at](http://www.fleet.vdo.at)

**DTCO 4.1® - Der Smart DTCO® der 2. Generation**

- **August 2023** - Alle neu zugelassenen Fahrzeuge (national und international).
- **Bis Ende 2024** - Nachrüstung aller Tachographen (analogen und Tachographen - 1B) im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis August 2025** - Vorgeschriebene Nachrüstung aller intelligenten Tachographen der 1. Generation im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis Juli 2026** (grenzüberschreitender Verkehr) - Alle Fahrzeuge über 2,5 Tonnen.

**VDO – alles aus einer Hand**

Mehr unter [www.fleet.vdo.at](http://www.fleet.vdo.at) oder Tel. +43 98127-0





**EMOTIONAL** Rege Diskussionen zum Thema E-Infrastruktur. Im Bild Transportunternehmer Wolfgang Katzlberger und Korbinian Kasinger (kW-Solutions).



**SPONSOR** Obmann Reder dankt Pappas-Verkaufsleiter Ernst Rösner für die langjährige Unterstützung der traditionsreichen Wintertagung.



**SPORTLICH** Willi Wieshofer (links, mit Fritz Neumüller) lud zum Schitag der „Jungen Transporteure“



**KAFFEEPAUSE** Wolfgang Steiner, Obmann der OÖ-Entsorger (rechts) und Harald Reder.

**In Bewegung**

Dass die Transportbranche – im wahren Sinne des Wortes – mehr denn je zuvor in Bewegung ist, zeigt sich auch bei der Elektromobilität. Es war das zweite große Thema zur Wintertagung. Korbinian Kasinger von „kW-Solutions“ erklärte, auf was es bei der Infrastruktur (frühzeitig!) zu achten gilt. Andreas Mayer (MAN) und Christian Csenar (Mercedes-Benz) brachten die Teilnehmer auf den technischen Letztstand bei E-Lkw.

Wie immer ein Renner sind die Ausführungen unserer Rechtsexperten Dominik Schärmer und Alexej Miskovez, die anhand unzähliger Beispiele aufzeigten, warum man den Kampf gegen überbordende Strafen im Transportgewerbe aufnehmen sollte. Ein weiterer „Der Österreichische Transporteur“-Autor, Dr. Peter Tropper, informierte mit einem „Blick nach Brüssel“ zu den aktuellen EU-Themen. Der Leiter der ÖAMTC-Fahrtechnik Karl-Martin Studener untermauerte einmal mehr die Vorteile

einer nachhaltigen Berufsfahrer-Ausbildung: „Wertschätzende Ausbildung macht sich bezahlt!“

Dass sich die „Jungen Transporteure“ im Vorfeld der Wintertagung – auch bereits traditionell in gelben „Friends on the Road“-Westen gewandet – gemeinsam auf die Schipiste wagen, inspirierte Oberösterreichs Obmann Günther Reder abschließend zum Vergleich des Transportgewerbes zum Slalom: „Auch für uns gilt: Eine möglichst enge Linie fahren und nicht einfädeln!“



**FARBENFROH** Sigrid Schneckenreither, Gabriele Hummer und Elisabeth Wieshofer (von links).



**KOLLEGIAL** Günther Reder konnte seinen Salzburger Obmann-Kollegen Johannes Haberl (rechts) und dessen Stellvertreter und Platzhirsch, Christian Rieder, begrüßen.



**Gewichtsvorteil**

Bis zu 280 kg mehr Nutzlast bietet der neue Sattelkipper S.KI SOLID. Die neue Rahmen- und Muldengeneration ist robust und überzeugt durch verbesserte Bedienbarkeit. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: [vertrieb.at@cargobull.com](mailto:vertrieb.at@cargobull.com), [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)



Erlebe den eActros 600  
**ÖSTERREICH-PREMIERE**  
auf der MAWEV-Show  
10.-13. April 2024, VAZ St. Pölten



Der neue eActros 600.  
**CHARGED TO CHANGE.**

**Volle Kraft voraus.** Die neu konstruierte eAchse des eActros 600 sorgt für die richtige Antriebspower. Mit 400 kW elektrischer Dauerleistung und einer Spitze von 600 kW bringt sie den Mercedes-Benz eActros 600 kraftvoll nach vorn.  
[eactros600.mercedes-benz-trucks.com](http://eactros600.mercedes-benz-trucks.com)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



5  
2024



# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

**STUMMER  
KOMMUNALFAHRZEUGE**

## Grün(d)liche Entsorgung

Seite 58

Chris Lahter



Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETouREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

**AKTUELLES INTERVIEW**

### Sagen, was Sache ist

Experte Martin Hein gibt Transporteuren, die auf alternative Antriebe umstellen, Marketingtipps.

Seite 30





Elektroantrieb im Fernverkehr? Die ersten beiden batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros 600 werden bei deutschen Kunden im Realbetrieb getestet.

**eACTROS 600 IM REALBETRIEB**  
**820 Kilometer am Tag**



**IM REALBETRIEB**  
Der Mercedes-Benz eActros 600 wird von Contargo für E-Touren in der Containerhinterlandlogistik sowie im nationalen Fernverkehr eingesetzt. Und von Remondis (links) für den Transport recycelter Rohstoffe.

Es sind zwei Unternehmen der internationalen Rethmann-Gruppe, die die ersten Erprobungsfahrzeuge in ihren Arbeitsalltag eingliedern. Bei Contargo soll der eActros 600 täglich über 800 Kilometer im Zweischichtbetrieb zurücklegen, beim Transport von Containern zwischen dem Hafen in Wörth am Rhein und unterschiedlichen Be- und Entladestellen. Im ersten Schritt wird das Fahrzeug an einer Schnellladesäule am Contargo-Terminal in Karlsruhe geladen. In Kürze plant Contargo den Aufbau einer eigenen Ladeinfrastruktur auf seinem Betriebshof – das derzeit größte private Ladenetz für schwere E-Lkw in Deutschland soll so entstehen, mit 90 Ladepunkten an 18 Standorten.

Das Entsorgungsunternehmen Remondis wird das zweite e600-Erprobungsfahrzeug bei Köln im Rahmen des Projekts „Hochleistungsladen im Lkw-Fernverkehr“ (HoLa) einsetzen. Das Testfahrzeug wird vor allem für den Transport von recycelten Rohstoffen eingesetzt und ist mit einem eigens für die Erprobung produzierten Kögelaufleger ausgestattet. „Das konse-

quente Vorantreiben einer Nachhaltigkeitsstrategie bei Remondis hat uns imponiert“, so Kögel-Chef Christian Renner.

**Megawatt-Laden: 30 Minuten**  
Die hohe Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden – daher die Typbezeichnung 600 – sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, ermöglichen laut Daimler eine Reichweite des E-Lkw von 500 Kilometern ohne Zwischenladen. So soll der eActros 600 deutlich über 1.000 Kilometer am Tag zurücklegen können. Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpausen – selbst ohne Megawattladen – mache dies möglich.

Der eActros 600 soll neben dem CCS-Laden mit bis zu 400 kW später auch das Megawattladen (MCS) ermöglichen. Hierfür können Kunden eine Vorrüstung bestellen. Die Batterien können an einer entsprechenden Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung laut den Mercedes-Entwicklern in ca. 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufgeladen werden.

**SCHALLMAUER DURCHBROCHEN**



**MEGAWATT-LADEN**  
Optisch kein Unterschied.

**MEGAWATT-LADEN** „Eine herausragende Ingenieursleistung!“ Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Product Engineering streut seinem Team Rosen. Erstmals konnte ein e600-Prototyp mit einer Leistung von einem Megawatt (!) an einer Ladesäule im unternehmenseigenen Entwicklungs- und Versuchszentrum in Wörth am Rhein erfolgreich geladen werden. Mercedes-Benz Entwickler waren umfassend an der Entwicklung eines neuen, branchenweit gültigen MCS-Ladestands beteiligt. Dieser spielt besonders für das

öffentliche Laden entlang wichtiger Verkehrsachsen eine zentrale Rolle.

**Wettrennen**  
MAN hatte ja gemeinsam mit Bayerns Ministerpräsident Söder im MAN-Werk kürzlich einen Lkw mit 700 Kilowatt geladen (siehe letzte Ausgabe). Beim e600 sollen – so betonten die Daimler-Verantwortlichen – die Nutzer allerdings mit vollen 1.000 Kilowatt laden können. Daher arbeite man mit Hochdruck daran, die MCS-Technologie zur Serienreife zu bringen.



**Einfach tanken und durchstarten**



- bis zu 90% weniger CO<sub>2</sub> Emissionen im Vergleich zu herkömmlichem Diesel\*\*
- für alle Dieselmotoren geeignet\*

\* Paraffinischer Dieselmotorkraftstoff nach ÖNORM 15940–XTL  
\*\* Die Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Emissionen und der Emissionsreduzierung entspricht der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien II (2018/2001/EU)

Martin Jarmer  
Verkaufsleiter  
0664 / 817 28 28



**energiedirect.at**



## „Noch nie im Stich gelassen“

Seit 1. März hat Schlager drei Volvo FH Electric im Einsatz, seit Ende April zudem einen eActros 400. Wie geht's den Stromern im täglichen Arbeitsprozedere?

Für eine grüne Überraschung bei der MAWEV-Show in St. Pölten sorgte einer der drei Volvo FH Electric – von Hubert Schlager liebevoll „unsere Electric-Drillinge“ genannt – als er die Ware von Schlagers Kunden Brau Union von Bänken bis Kühler beim Festzelt von Ascendum ablieferte. Zahlreiche Interessierte seien zusammengelaufen und hätten sich gefreut, weil sie dachten, der Elektro-Volvo sei als Ausstellungsstück für die Schau gedacht. „Dabei hat er nur gezeigt, dass er für den täglichen Transporteinsatz vortrefflich geeignet ist“, lächelt Schlager. 57.000 Kilometer haben die drei Stromer, die seit 1. März im Einsatz sind, bislang – nahezu problemlos – heruntergespult. Zu Redaktionsschluss war der eActros 400 von Mercedes-Benz – der 4. Elektro-Lkw in Schlagers Portfolio – ebenfalls bereits seit drei Tagen im Einsatz. Zeit, eine erste Bilanz für die Volvo FH Electric zu ziehen.

### Sieben Tage pro Woche

„Gefahren wird bei uns grundsätzlich an sieben Tagen pro Woche in zwei Schichten“, erklärt der Elektro-Pionier. Die drei Volvo FH Electric mit 666 PS Leistung und einem 540 kWh starken Batteriepaket seien im Nachtlinientransport zwischen Oberösterreich und Salzburg eingesetzt, ein Lkw bereits im Schichtbetrieb. Mit einer Ladung erreichen die Lkw bei einer Durchschnittslast von acht bis zehn Tonnen eine maximale Reich-

weite von 360 Kilometern. Bei Tagtransporten würde er die Strecken „bis zirka maximal 300 Kilometer“ einteilen. Einmal habe er eine 350 Kilometer-Strecke ausprobiert: „Aber da musst du schon einen sehr guten Fahrer haben, das ist an der Grenze.“

Die Tagstouren würden mit mehr Gewicht erfolgen als die Nachtouren, und der Unterschied in puncto Restreichweite sei deutlich spürbar. „Die Fahrer kommen im Schnitt mit einer Restreichweite von neun bis 17 Prozent zurück. Es ist sich noch immer ausgegangen“, so Schlager.

### Reichweiten-Thriller

Nur einmal sei „ein bissl Stress“ aufgetreten. Ein Fahrer sei vor Kurzem mit einer Restreichweite von nur einem Prozent „mit sehr viel Nervenflattern“ zurück nach Sachsen gekommen. „Witterungsbedingte Reichweitereinbußen“ nennt das der Elektro-Profi. Starke Gegenwind habe es gegeben, gehagelt habe es, und Temperaturen unter Null hätten dafür gesorgt, dass alle geglaubt hätten, dass sich das diesmal nicht ausgehe. Die Telefone seien heiß gelaufen, was tun? „Eco-Modus fahren“, sei die Devise gewesen. Und letztlich ist der Krimi mit der verbliebenen Reichweite von einem Prozent gut ausgegangen. Auch das Hochkar, das 1.808 Meter hohe Bergmassiv der Ybbstaler Alpen in Niederösterreich, sei einmal mit dem Volvo FH Electric erklommen worden, um Waren anzuliefern. „Wenn du oben angekommen bist und auf einmal nur noch eine Restreichweite von 30 Prozent hast, denkst du, das geht sich bis nach Hause nicht aus.“ Aber sodann beim Runterfahren werde „richtig rekuperiert“ und – unten angekommen – sei der Wert auf einmal wieder bei 50 Prozent gewesen.

### STROM-SCHLAGER

**DIE SERIE** Ab sofort begleiten wir den Transportunternehmer Hubert Schlager aus dem oberösterreichischen Saxen, der bis 2030 seinen kompletten Fuhrpark auf Elektro-Lkw umstellen will, bei seiner „Mobilitätsrevolution“.

**VOR BURG CLAM**  
57.000 Kilometer haben die drei Volvo FH Electric, die seit 1. März im Einsatz sind, bislang – nahezu problemlos – heruntergespult.



### „Automatisch Eco-Fahrer“

Tatsache sei jedenfalls: Jeder, der regelmäßig einen Elektro-Lkw fahre, werde „automatisch zum Eco-Fahrer“. „Du kannst gar nicht anders“ hat Schlager die Erfahrung gemacht. „Bei meinen Fahrern hat sich das richtig zu einem Wettbewerb entwickelt. Jeder will ein bissl mehr Restreichweite draufhaben, wenn er von seiner Tour heimkommt. Die Lenker seien sensibilisiert und hätten ihre Fahrweise modifiziert. „Jeder freut sich, wenn er statt mit 15 dann mit 20 Prozent Restreichweite ankommt.“

Und: Bisher hat's noch keinen einzigen externen Ladestopp gegeben, geladen wird ausschließlich am Firmenstandort. So soll's grundsätzlich auch bleiben, „aber 100 Prozent schaffst du wahrscheinlich nicht, 90 Prozent sind realistisch“, schätzt der Unternehmer. Und: „Was uns niemand glaubt: Wir fahren noch ohne Ladekarte!“, sagt Schlager. Bei einem großen Mineralölkonzern habe er sich erkundigt, in der zu optimistischen Annahme, dass es für einen Transporteur mit Elektro-Lkw ein passendes Angebot



**ÜBERBLICK**  
Regina Schlager weiß mit einem Klick, wo sich jeder Elektro-Lkw gerade befindet und ob sich reichweientechnisch eh alles ausgeht.

frei, Mercedes 88 Prozent. „Volvo muss da was machen, sonst schaffe ich im Winter meine Linien nicht. Wenn sie 80 Prozent nutzbare Kapazität freigeben, geht es sich für mich aus.“

### Und das Laden?

Geladen werden die Elektro-Lkw an einer Schnellladesäule mit 150 kW. Wenn das Fahrzeug beispielsweise mit einer Restreichweite von zehn Prozent angesteckt werde, sei es in knapp zweieinhalb Stunden wieder auf 100 Prozent. Zusätzlich bedient man sich der nur 22 kW starken Pkw-Ladesäule, bei der eine Vollladung 16 Stunden in Anspruch nimmt. „Da stecken wir improvisierenderweise tagsüber um“, erklärt der Elektro-Pionier. Die Details rund um die Ladefrastruktur, die mit der Firma kW-Solutions realisiert wird, lesen Sie im nächsten „Der Österreichische Transporteur“.

geben würde. „Die sind noch nicht so weit.“ Der Pkw-Tarif von rund 60 Cent pro kWh sei für den Lkw-Verkehr „natürlich vollkommen uninteressant“.

### Viele Fehlermeldungen

„Die Fehlermeldeliste bei Volvo ist lang, aber es sind keine gravierenden und die Fahrzeuge haben uns bisher noch kein einziges Mal im Stich gelassen“, konstatiert Schlager. Es handle sich um softwaretechnische Fehlermeldungen, z.B. Lenkung ist nicht aktiv, oftmals Warnungen, dass „irgendetwas nicht funktioniert“, aber durch Drücken der „Reset-Taste“, wie bei einem PC, renke sich alles wieder ein. „Ein bis zwei Mal pro Woche resetten wir.“ Ein defekter Ladestecker sei ein Produktionsfehler gewesen und gleich zu Beginn getauscht worden. Für manche Updates der Steuergeräte (viele können auch „over the air“ gemacht werden) ist ein – im Schnitt – dreiviertelstündiger Stopp

bei den „Elektro-Doktoren“ von Petschl Werkstätten in Perg notwendig (wir berichteten).

„In Bezug auf den Antrieb braucht man sich bei der Elektromobilität nicht zu fürchten“, meint Schlager. Es sei offenkundig die Elektronik, die noch nicht ausgereift sei. „Aber das Wichtigste ist: Die Lkw fahren und haben uns noch nie hängengelassen.“

### eActros: Mehr Reichweite?

Ein essenzielles Thema sei „die Kälte“. Der eActros sei zwar erst ein paar Tage im Einsatz, aber eine Erkenntnis liege bereits vor: „Trotz des kleineren Batteriepakets von 448 kWh gegenüber 540 kWh bei Volvo verfüge der eActros über eine deutlich höhere Reichweite, 130 Kilometer sind's exakt. Dieser werde auch bei einer Nachtlinie eingesetzt und man habe eine Reichweitenanzeige zwischen 550 und 600 Kilometern. Volvo gebe nur 70 Prozent der Nettokapazität

### WIE GEHT'S WEITER?

In der nächsten Ausgabe: Insgesamt 1,1 Millionen Euro an Investitionskosten verschlingt die Ladefrastruktur, die für Hubert Schlagers Elektro-Lkw notwendig sind. Welche Vorbereitungen und Umsetzungen nötig sind und wie sich die Investitionen amortisieren sollen.



## GELÄNDEGÄNGIG

Die Möglichkeit zu Testfahrten wurde gerne genutzt.



## ÜBERRASCHUNGSGAST

Arocs 4851 mit 22,6-Kubikmeter-Kipper für 35 Tonnen Nutzlast.

**AUS OST UND WEST** MAWEV-Präsident Otto Singer (Mitte) mit den Transportunternehmern Leopold Kovanda (links) und Ernst Derfesser.



Eine ganz und gar nicht unbedeutende Rolle spielten die Lkw auf der MAWEV-Show.

Die Veranstalter bejubelten die von knapp 20.000 Menschen besuchte Messe als „vollen Erfolg“. Ganz so war es dann organisatorisch allerdings nicht, allein die Parkplatzsituation trieb Aussteller wie Besucher in den Wahnsinn.

## NACHBERICHT: MAWEV-SHOW, ST. PÖLTEN

# Die Nase vorn

Und, man hatte den Eindruck, es wurde schon einmal aktiver gebaggert und geschaufelt auf der „Demonstrations-Show“. Die Lkw-Teststrecke wurde jedenfalls gerne genutzt – u.a. am Rande derer demonstrierten die Nutzfahrzeugproduzenten, warum sie beispielsweise

gegenüber Baumaschinen und -geräten umwelttechnisch die Nase weit vorne haben: Vier Lkw-Hersteller hatten Elektro-Modelle vor Ort, bei Volvo wurde gar der erste batteriebetriebene Kran-Lkw an einen Kunden übergeben – mehr dazu auf Seite 52!



**DOPPELTE FREUDE** Schmitz Austria Chef Florian Brüll (rechts) hängt sich bei DAF an. Tschann-Marketingleiter Anton Gebert unterstützte.

**STERNFAHRT** Pappas lud zahlreiche Kunden nach St. Pölten. Auch Anton Dietrich (Lkw Walter, Mitte) folgte der Einladung von Rudi Radlherr (links) und Reinhard Leutgeb.



**KLIMANEUTRAL** Fuchs Austria-Geschäftsführer Manfred Reitinger (links) und Jens Wierer zeigten ihre Energiespar-Hydrauliköle zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks.



**NEUES GESICHT** Johann Sulzer (links) und Stefan Hausjell mit der neuen Hiab Austria Verkaufsleiterin Anja Heinemann.



**TIROLER KLASSENTREFFEN** Kastner-Marketingleiterin Barbara Kieslinger traf auf der Messe ihren ehemaligen Lehrer „Spaßkanone“ Harry Prünster.



**HÖCHSTE UMWELTSTANDARDS** Elfriede und Franz Mauerhofer (mapo) können mit einer breit gefächerten Palette an Motor-, Getriebe- und Hydraulikschmierstoffen aufwarten.



**WEISSE WESTE** Iveco Austria Chef Martin Stranzl hat mit dem T-Way eine robuste Antwort auf alle Baufragen.



**MIT HÜGEL** Die Möglichkeit zu Testfahrten wurde von den MAWEV-Show-Besuchern gerne genutzt.



**ÖSTERREICH-PREMIERE**  
Daimler Truck Austria Chef Jens Tittel mit dem eActros 600.



**GESTATTEN, FLIEGL** Zwei Brüder, zwei Marken, ein Name: Helmut (links) und Martin Fliegl kamen mit Fahrzeugen von Hangler und Fliegl Baukom auf die Messe.



**PLANENPROFI** Helmut Rott (Karoplan, Mitte) besuchte die Schwarzmüller-Verantwortlichen Markus Fuhrmann (links) und Alexander Gräf.



**WELTENBUMBLER**  
Daimler „Mr. Schwerlast“ Hanno Rexer mit dem aktuellen SLT und den Daimler Truck Austria Marketing- und PR-Verantwortlichen Uli Kobler (links) und Elfriede Haidinger.

**ULTIMAAX** Sorgte für Aufsehen: Die leichte, komfortable und zugleich schwerlastkompatible Alternative zur klassischen Blattfederung.



**ANHÄNGER FÜR JEDES BAUPROJEKT**  
Rudolf Schmid (3.v.l.) und Team auf dem Tandem-Tieflader HS 754520 BS mit stufenlos höhenverstellbarem Zugrohr.



**REIFENPROFIS UNTER SICH**  
Vigia-Generalimporteur Herbert Reisner (Mitte) war mit seinem Reifendrucksystem Gast bei den Runderneuerungsexperten Stephan Boden (links) und Franz Fichtenbauer von Fibo.



**DIE NEUEN STARS** Levin Gonser präsentierte die innovativen Fahrzeuge aus der Goldhofer „Starline“.

## fahrtechnik OAMTC

### Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Training Ladungssicherung
- Training Gesundheit/Ergonomie
- Eco Training
- Anwendung der Vorschriften

C95/D95 Trainings in ganz Österreich, jederzeit möglich. Praxisnah und praxisorientiert.

**Info & Buchung:** Tel. +43 2253 817 00 32100 | [fahrtechnik@oamtc.at](mailto:fahrtechnik@oamtc.at)

Gleich informieren!

Für aktives Fahren



Der Mercedes-Benz eEonic.

## EMISSIONSFREI IN STADT UND LAND.

Die Zukunft ist jetzt: der vollelektrische eEonic von Mercedes-Benz Trucks sorgt für eine saubere Umwelt – im doppelten Sinne. Der eEonic erfüllt alle Ansprüche, die an ein modernes Nutzfahrzeug in Sachen Nachhaltigkeit, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Logistik im innerstädtischen Einsatz gestellt werden. Lokal CO<sub>2</sub>-neutral und leise meistert er eine typische Abfallsammelroute

mit nur einer Batterieladung. Die niedrige Sitzposition und das DirectVision-Fahrerhaus ermöglichen im unübersichtlichen Verkehr vorausschauendes Fahren auf Augenhöhe mit anderen Verkehrsteilnehmern. Intelligente Sicherheits-Assistenzsysteme und clevere Ergonomie-Features entlasten den Fahrer und die Crew zusätzlich. Informieren Sie sich bei Ihrem Vertriebspartner.



Erleben Sie den eEonic:  
IFAT Messe München, 13.-17. Mai 2024  
Halle C6 Stand 451 sowie Außengelände

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



6  
2024



# DER ÖSTERREICHISCHE transporteur

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

TRP PARTS

## 30 Jahre Teilekompetenz

Seite 42



POSITIVE SIGNALE SETZEN

### Raus aus dem Jammertal!

Damit die Transportwirtschaft jene Wertschätzung bekommt, die sie verdient, müssen wir sie positiv ins Gespräch bringen, meint Kärntens Fachgruppenobmann Bruno Urschitz.

Seite 8

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

# Sechs neue Sterne

Die Actros 1851 LS Sattelzugmaschine und der Actros 1832 L mit Kühlaufbau.



Worauf ein Vorzeigeunternehmen aus Vorarlberg beim Kauf von neuen Fahrzeugen achtet, und weshalb das auch mit Tradition zu tun hat.

Im heurigen Jahr feiert die Otto Bischof Transporte GmbH ihr 50-jähriges Bestandsjubiläum. Das Unternehmen ist bis heute im Familienbesitz und seine Geschicke werden seit dem Jahr 2000 von Astrid Bischof und Michael Zimmermann gelenkt. Mit Joel Bischof, der seit zwei Jahren im Betrieb tätig ist, wird die Familientradition fortgeführt.

### Drei Standorte

Das renommierte Transportunternehmen besteht aus drei Niederlassungen, dem Hauptsitz in Feldkirch sowie den Standorten in Sennwald in der Schweiz (Bischof Lagerhaus AG) und Schaan in Liechtenstein (Bischof Transport AG). In der Bischof Lebensmittellogistik sind insgesamt 270 Mitarbeiter beschäftigt, der Fuhrpark setzt sich aus 250 Fahrzeugen – zirka 90 Prozent im Tiefkühl- und Kühlbereich – zusammen. Das Unternehmen bietet Gesamtlogistik mit Schwerpunkt auf Lebensmittel in allen Temperaturbereichen. Die Serviceleistungen umfassen nahtlos alles von der Abholung bis zur Ein- und Auslagerung, von Umschlagtechnik bis zu Kommissionierung, Konfektionierung und Co-Packing, sogenannte Value Added Services und Zollabwicklung.

### Optimale Lagermöglichkeiten

„Der Österreichische Transporteur“ besuchte anlässlich der Neuerwerbung von sechs Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz den Hauptsitz in Feldkirch in Vorarlberg. Das 25.000 Quadratmeter

große Betriebsgelände verfügt neben einer eigenen Tankstelle, einer Werkstätte und einer Waschstraße vor allem über optimale Lagermöglichkeiten je nach Temperaturbereich. Mit den vollautomatischen Tiefkühlhochregallager, Frischelager, Trockenlager, Umschlags- und Kommissionierungslager werden sämtliche Kundenanforderungen abgedeckt.

„Flottentelematik mit Echtzeitüberwachung der Lkw-Daten zu Routen- und Terminoptimierung sowie automatische Anbindung an unser ERP-System sind Bestandteile unseres umfassenden Servicestandards“, erklärt COO Elke Böhler, die seit 2017 im Unternehmen tätig ist. Modernste Dokumentations- und Messsysteme würden garantieren, dass temperatursensible Waren in bester Qualität den Bestimmungsort erreichen. „Einige Kühlaufleger verfügen über eine Drei-Zonen-Kühlung, abgedeckt wird ein Temperaturbereich von minus 25 bis zu den gewünschten Plusgraden ab“, so Böhler. Die Auflieger seien teils mit Doppelstock und Trennwänden ausgestattet.

### Fuhrpark

Der Fuhrpark in Feldkirch setzt sich aus 135 Fahrzeugen – von 3,5 bis 40 Tonnen – zusammen. Seit der Betriebsgründung vor 50 Jahren sei Mercedes-Benz „ein starker Partner“ betont Geschäftsführer Michael Zimmermann. Aktuell verfüge man über 30 Lkw der Marke, die vorwiegend im Verteilerverkehr eingesetzt werden. Kürzlich wurden erneut weitere

sechs Fahrzeuge angeschafft: Seit März sind drei Actros 1851 LS Sattelzugmaschinen und seit Mai drei Actros 1832 L mit Kühlaufbau im Einsatz. Ronald Moser, Key Account Management bei Daimler Truck, betont, dass sich die Fahrzeuge durch hohe Qualität, Langlebigkeit und hervorragende Wirtschaftlichkeit auszeichnen würden. Wirtschaftlichkeit sei ein essenzieller Grund für die Anschaffung der Fahrzeuge, betont Elke Böhler, die abgesehen davon auch auf die Serviceintervalle und die Ersatzteilpreise als wesentliche Kriterien verweist. „Bei den Lkw sind alle relevanten Sicherheitssysteme verbaut, von Airbag bis zu Active Brake Assist der fünften Generation, von Sideguard Assist, Abstandshalteassistenten bis zum Spurhalteassistenten“, erläutert Michael Zimmermann. Nur auf die Mirror Cams sei verzichtet worden, „weil unsere Fahrer die klassischen Rückspiegel bevorzugen.“

### Giga Space

Die Besonderheiten bei den Sattelzugmaschinen beginnen beim großen Fahrerhaus Giga Space mit einer Stehhöhe von 2,13 Metern, Vollverspoilerung mit Seitenverkleidung in Wagenfarbe, Dura Bright Alufelgen, LED-Beleuchtung rundum, einem Komfortpaket mit klimatisiertem Fahrersitz, Standklimaanlage, zwei Premium-Komfortbetten sowie einem Multi Media Cockpit bis zum Sound System. Eingesetzt werden sie im internationalen Fernverkehr. >

Die drei neuen Actros 1832 L mit Kühlaufbau beliefern Lebensmittelgeschäfte in ganz Vorarlberg. In puncto Sonderaufbauten schwört man bei Bischof auf den deutschen Hersteller Kiesling.

### Grüne Linie

Stolz ist man bei Bischof auf die „Grüne Linie“, die engagiert und konsequent durchgezogen werde. So verfügt man sowohl in Feldkirch als auch in Sennwald über leistungsstarke Photovoltaik-Anlagen, LED-Beleuchtung in sämtlichen Räumen, einen 1.500 kWp Batteriespeicher am Standort in Sennwald, acht Biogas betriebene Lkw und drei Elektro-Lkw (zwei Zugmaschinen und ein Motorwagen). Der Rest zur Klimaneutralität wird bei Bischof mittels Erwerbs von Zertifikaten ausgeglichen. Und klimaneutral geht's weiter, wie Michael Zimmermann verrät: Im Frühling



INGESPIELTES TEAM Joel und Michael Zimmermann und Elke Böhler.

nächsten Jahres kommen zwei eActros 600, oftmals als „Game Changer“ bezeichnet, mit dem Daimler Truck ja bekanntlich Maßstäbe im Fernverkehr setzen will. Der Lkw mit elektrischem Antriebsstrang soll

bis zu 500 Kilometer Reichweite schaffen – dank 600 Kilowattstunden Kapazität der leistungsstarken Batterien, die dem Stromer für den schweren Fernverkehr seinen Namen verleihen. **WOB**

### 8x8 IM DAUEREINSATZ

**SCHWERLASTKIPPER** Für den Bau eines Pumpspeicherkraftwerks in Baden-Württemberg hat die Porr sechs Tatra Phoenix 8x8 Schwerlastkipper mit 18-Kubikmeter-Mulden bei Tschann geordert. Für den Transport von erwarteten 450.000 Kubikmeter Felsbruchmaterial sollen die Fahrzeuge im 3-Schicht-Betrieb rund um die Uhr im Einsatz sein. Porr baut dabei auf die guten Erfahrungen mit Tatra-Schwerlastkippern beim Bau des Brenner-Basistunnels,

wo unter ähnlich harten Bedingungen die Erwartungen voll erfüllt wurden: „Die Traktionseigenschaften sind jetzt auf den schlechten, bis 15 Prozent geneigten Fahrbahnen in der Tunnelbaustelle entscheidend – die Straßenzulassung ist ebenfalls erforderlich und gegeben“, erklärt Andreas Zraunig (Technischer Leiter Porr; rechts im Bild), der die ersten Fahrzeuge von Tatra-Vertriebsleiter Robert Kerschl am Tschann-Hauptsitz in Salzburg übernahm. <



**FEITZINGER – Qualität aus Österreich!**

Spezialkipper-Aufbauten in allen Ausführungen



Unser Servicemobil ist prompt für Sie unterwegs!



www.FEITZINGER.com

Brünnerstraße 140-146 T +43 2246 3360, F +43 2246 3360-20  
A - 2201 Gerasdorf bei Wien E office@feitzinger.com



**AUFGERÜSTET** Die Photovoltaik-Anlage hat Schlager auf insgesamt 440 kWp (Kilowatt Peak) erweitert.

## „Wie ein Atomkraftwerk“

Im zweiten Teil unserer Serie geht's um die Ladeinfrastruktur, die für den Betrieb von Hubert Schlagers Elektro-Lkw notwendig ist. Wie hoch die Investitionskosten sind und wie sich diese amortisieren sollen.

Hubert Schlager ist zu Recht stolz: Zum Erscheinungszeitpunkt dieser Ausgabe von „Der Österreichische Transporteur“ haben seine Elektro-Lkw bereits 100.000 Kilometer – nahezu problemlos – absolviert. Die drei Volvo FH Electric, die seit 1. März im Einsatz sind, 87.000

und der eActros 400 nach fünf Wochen 13.000 Kilometer. In puncto Zuverlässigkeit sei er hoch erfreut, zumal die Anzahl der Fehlermeldungen im vergangenen Monat erheblich reduziert worden seien. Die Akzeptanz der Fahrer in Bezug auf Stromer steigere sich kontinuierlich: „Unsere Lenker schätzen vor allem den Fahrkomfort der Elektro-Lkw“, so Schlager.

Im direkten Vergleich zwischen Volvo und Mercedes habe sich gezeigt, dass der Verbrauch des eActros 400 – trotz identischer Einsatzbedingungen – um zirka 15 Prozent niedriger sei. „Ein Punkt, der uns überrascht, ist der Verbrauch im Ver-

teilerverkehr, speziell im Mühlviertel. Da bewegt sich dieser bei einem 3-Achser im Solobetrieb zwischen 120 und 130 kW“, erklärt der Elektro-Pionier. Hier hätte man sich niedrigere Werte erwartet. Der Liefertermin des Scania R400 Elektro habe sich aufgrund von Batterie-Produktionsproblemen im neuen Werk in Schweden um weitere fünf Monate nach hinten verschoben.

### Größte Herausforderung

Die Ladeinfrastruktur selbst sei die größte Herausforderung in der Elektro-Logistik. „Für ein Unternehmen wie unseres mit Fahrzeugen, die täglich zum

Standort zurückkehren, sind die hohen Kosten für eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur ein essenzieller Faktor.“ Für Fuhrparks hingegen, die auf externe Ladung angewiesen sind, würden die hohen Roamingkosten der Ladesäulenanbieter enorm herausfordernd sein. Schlagers Conclusio: „Es gibt de facto noch keine kosteneffiziente Lösung für Elektro-Nutzfahrzeugflotten.“

Der Unternehmer formuliert's höflich: Die Errichtung einer Ladeinfrastruktur gehe einher mit „zahlreichen behördlichen Auflagen“. „Das fühlt sich manchmal so an, als würde man ein Atomkraftwerk bauen“, so Schlager lächelnd. Die Anforderungen in Bezug auf Brandschutz etc. seien enorm, es werde deutlich, dass hier noch wenig Erfahrung vorhanden sei und sämtliche Eventualitäten überbordend berücksichtigt würden.

Eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur sei jedoch in jedem Fall Grundvoraussetzung, um einen wirtschaftlichen Betrieb seiner Stromer gewährleisten zu können. Die Investitionskosten für Ladesäulen, Energiespeicher, Photovoltaik-Anlage sowie die dazugehörigen Gebäude für die Unterbringung der Energiespeicher würden sich insgesamt auf 1,1 Millionen Euro belaufen. Die Elektro-Lkw, deren Mehrkosten im Vergleich zu dieselbetriebenen Fahrzeugen zu 80 Prozent durch ENIN gefördert werden, sollen sich rasch >

### VORAUSSETZUNG

„Ohne Energiespeicher kann der PV-erzeugte Strom nicht effizient genutzt werden“, ist Schlager überzeugt.



### STROM-SCHLAGER

**DIE SERIE** Wir begleiten Transportunternehmer Hubert Schlager aus dem oberösterreichischen Saxen, der bis 2030 seinen kompletten Fuhrpark auf Elektro-Lkw umstellen will, bei seiner „Mobilitätsrevolution“.

Jetzt gleich im Rahmen Ihrer \$ 24 Überprüfung umrüsten!



Der intelligenten Fahrtenschreiber - Version 2  
**DTCO 4.1**  
Fit für das EU-MOBILITÄTSPAKET!

[www.fleet.vdo.at](http://www.fleet.vdo.at)

## DTCO 4.1® - Der Smart DTCO® der 2. Generation

- **August 2023** - Alle neu zugelassenen Fahrzeuge (national und international).
- **Bis Ende 2024** - Nachrüstung aller Tachographen (analogen und Tachographen - 1B) im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis August 2025** - Vorgeschriebene Nachrüstung aller intelligenten Tachographen der 1. Generation im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis Juli 2026** (grenzüberschreitender Verkehr) - Alle Fahrzeuge über 2,5 Tonnen.

VDO – alles aus einer Hand



Mehr unter [www.fleet.vdo.at](http://www.fleet.vdo.at) oder Tel. +43 98127-0



**EINMAL VOLLADEN**  
Der eActros wird betankt (oben); Luka Zebic von kW-Solutions vor Ort in Saxen bei Schlager.

**Für die Nachtschicht ...**

Die 22 kW starke Pkw-Ladesäule, die Schlager bislang gleichsam improvisierend zusätzlich zum Laden der E-Lkw nutzte, braucht es nun nicht mehr. Jetzt geht alles viel leichter: „Wir können den Doppelleinsatz leichter bewerkstelligen. Jetzt fahren vier Lkw gleichzeitig in der Nacht und zwei am Tag.“ In der Praxis funktioniert das laut Schlager folgendermaßen: „Die Power Unit von EnerCharge verfügt insgesamt über 480 kW, pro Ladesäule über maximal 250 kW. Das heißt: Wenn ich zwei Fahrzeuge parallel lade, habe ich für jedes 240 kW. Wenn ich vier gleichzeitig lade, habe ich je 120 kW.“ Bei den Volvo FH Electric passe dies „punktgenau“, weil diese auf 250 kW beschränkt sind. Im Klartext: „Zwei Volvo kann ich parallel vollladen.“ Die Zusammenarbeit mit kW-Solutions sei jedenfalls eine überaus konstruktive und von

amortisieren: „Ein erheblicher Faktor bei Elektro-Lkw ist die Mautreduktion um 75 Prozent, welche sich positiv im Betrieb auswirkt und die enormen Mehrkosten der Anschaffung reduziert.“

**Kooperation auf Augenhöhe**

Unter dem Motto „alles aus einer Hand“ vertraut Schlager auf das Team von kW-Solutions, ein junges Unternehmen, das sich laut Geschäftsführer Korbinian Kasinger als „360 Grad-Umsetzungspartner“ versteht. Die Kommunikation erfolge auf Augenhöhe, IT-Projektmanager Luka Zebic ist oftmals vor Ort in Saxen und in engem Austausch mit Schlager. Bei der Installation habe es laut Zebic eine enge und konstruktive Zusammenarbeit mit EnerCharge gegeben, anfängliche Probleme bei der Einbindung ins Backend-System konnten rasch behoben werden.

Schlager verfügt über eine Schnellladesäule mit 150 kW und zwei Steckern sowie vier Ladesäulen von EnerCharge mit einer Gesamtleistung von 480 kW, die an sogenannten Power Units hängen. Ab Herbst werden diese mittels einer Matrix-Schaltung verbunden, womit vier

„Eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur ist Grundvoraussetzung, um einen wirtschaftlichen Betrieb der E-Lkw gewährleisten zu können.“

weitere Säulen dazukommen. Zurzeit verfügt man also über sechs Ladepunkte (zwei beim 150 kW starken Hypercharger und vier bei den EnerCharge-Ladesäulen). Ab Herbst werden es insgesamt zehn sein.

permanentem gegenseitigem Lernen geprägt, tatsächlich ein unentwegtes Sammeln von Erfahrungen. Schlager schätzt vor allem, dass es ab sofort nur noch ein „Anstecken und Abstecken“ des Fahrzeugs gebe, spricht: Das Thema



„Ladekarte“, das anfangs für Lade-Abbrüche gesorgt habe, habe sich indes erledigt, alles sei nun so eingestellt, dass das Fahrzeug „in unserem Netz“ automatisch erkannt werde und es keine Ladekarte mehr brauche.

**Stromanschluss**

In puncto Stromanschluss verfügt Schlager mit eigener Trafostation über 400 kW sowie zusätzlich über eine Photovoltaik-Anlage mit 200 kWp (Kilowatt Peak), die er nun um 240 kWp auf

**STROMKOSTEN**

Schlager will zumindest 90 Prozent am eigenen Standort laden.

insgesamt 440 kWp erweitert hat. Um sie vollends in Betrieb nehmen zu können, bedarf es noch der Freigabe des Energieanbieters. Die Energiewende sei ein Thema, bei dem die Initiative stets vom Unternehmen ausgehen müsse und bei dem man es „mit lauter Monopolisten“ zu tun habe „die wenig Interesse daran haben, dass du dir selbst deinen eigenen Strom erzeugst“, findet Schlager klare Worte: „Denn einerseits macht man sich mit einem Energiespeicher nahezu autark, ein essenzieller Pfeiler der Amortisierung des Gesamtprojektes. Andererseits hat man angesichts der erforderlichen hohen Spitzenleistung das Problem, dass immer genügend Strom geliefert werden muss.“ Außerdem: „Die Energieanbieter tun so, als hätten sie Angst, dass aufgrund der zahlreichen PV-Anlagen ihr Netz instabil ▶

REAL PEOPLE. REAL BUSINESS.

**EFS**  
CONSULTING

**JETZT BIS ZU 80% DER MEHRKOSTEN\***

**DURCH ENIN FÖRDERUNG SICHERN.**

Nutzen Sie unsere Expertise für eine reibungslose Umstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge & maximieren Sie Ihre Erfolgchancen!

**JETZT KOSTENLOSEN TERMIN VEREINBAREN.**

EFS Unternehmensberatung GesmbH | Ungargasse 59-61 | A-1030 Wien | www.efs.consulting | foerderungen@efs.at

\*Definition Mehrkosten für Nutzfahrzeuge der Klassen N1, N2, N3, Sattelzugfahrzeuge & Sonderfahrzeuge gemäß Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft FFG (www.ffg.at)



**eACTROS-ÜBERGABE** Ronald Rammler (Pappas Amstetten), Gloria, Regina und Hubert Schlager, Reinhard Leutgeb (Pappas Geschäftsführer), Christian Csenar (Mercedes-Benz Trucks) und Ernst Rösner (Pappas Verkaufsleiter Lkw) (von links).

wird, daher unterstützen wir mit einem Batteriespeicher.“ Der Hypercharger ist bereits jetzt öffentlich zugänglich. Die vier EnerCharge-Ladesäulen sollen es ebenfalls künftig werden.

#### Herausforderungen

Die Elektro-Lkw an sich seien nicht das Problem, ist der engagierte Unternehmer überzeugt: „In ein paar Jahren werden wir bereits 800 Kilometer weit fahren, aber die Ladeinfrastruktur wird

lich, zumal der tagsüber erzeugte Strom auch nachts genutzt werden muss.

#### Energie-Speicher

„Ohne Energiespeicher kann der PV-erzeugte Strom schlicht nicht effizient genutzt werden“, erklärt Schlager. Die Vorlaufzeiten, wenn man einen Trafo beantragt, würden bis zur Realisierung etwa zwei Jahre betragen. Die Umsetzung von Energiespeichern und anderen Infrastrukturelementen dauere zusätzlich

sieren, dass man die Nerven verliert, wenn man wegfahren will und es geht nicht.“ Wenn es beispielsweise zu einem Ladeabbruch komme wegen eines Software-Fehlers. Wenn ein Problem auftritt, kontaktiere ich die Experten von kW-Solutions“, erklärt Schlager. „Sie sind sofort zur Stelle und analysieren das Problem gründlich. Oftmals ist es schwierig, aufgrund der Zwischenabhängigkeiten von Lkw, Ladestation und Back-End festzustellen, wo genau die Ungereimtheit liegt. Das Team von kW-Solutions hat die Situation stets gut im Griff und ist um rasche Lösungsfindung bemüht.“ Generell sei das ambitionierte Projekt „Mobilitätsrevolution“ in jedem Fall all diese Anstrengungen wert und würde laut Schlager durch tagtägliches Dazulernen bei allen Beteiligten perfektioniert werden.

„In ein paar Jahren werden wir bereits 800 Kilometer weit elektrisch fahren, aber die Ladeinfrastruktur wird immer eine Herausforderung bleiben.“

immer eine Herausforderung bleiben und man wird die Energieanbieter drängen müssen, dass man ausreichend Strom erhält.“

Die Hardware werde auch fortan das geringere Problem darstellen, viel mehr werde alles an der Software hängen. Denn – ähnlich wie bei den Lkw – würden in diesem Bereich gehäuft Probleme auftreten. Eine PV-Anlage ohne Batteriespeicher sei zweifellos nicht wirtschaft-

noch zirka ein dreiviertel Jahr. Grundvoraussetzung für die Ladeinfrastruktur sei die Förderung der FFG in der Höhe von 40 Prozent: „Allerdings sind PV-Anlagen und Netzzutrittsentgelte von dieser Förderung ausgenommen“, betont Schlager. Die Umsetzung der gesamten Infrastruktur sei somit sowohl zeitlich als auch finanziell überaus anspruchsvoll. Und eine ordentliche Portion Geduld brauche es auch: „Manchmal kann es schon pas-

#### WIE GEHT'S WEITER?

In der nächsten Ausgabe: Wie sieht der Arbeitsalltag der Fahrer aus? Wie ergeht es ihnen mit den Elektro-Lkw im täglichen Arbeitsprozedere? Welche Vorbehalte hatten sie, und wie hat sich ihre Einstellung zu Stromern entwickelt?

# BEREIT FÜR JEDE HERAUSFORDERUNG DER NEXT GENERATION eCANTER

MAKES **E** WORK



**VIER TONNAGEN:**  
4,25 t | 6,0 t | 7,49 t | 8,55 t



**SECHS RADSTÄNDE:**  
2.500 mm | 2.800 mm  
3.400 mm | 3.850 mm  
4.450 mm | 4.750 mm



**MODULARES BATTERIE-KONZEPT:**  
S - 41,3 kW  
M - 82,6 kW  
L - 123,9 kW



**ZWEI KABINEN VARIANTEN:**  
Standard (Breite: 1.695 m)  
Comfort (Breite: 1.995 m)



**REICHWEITE:**  
bis zu 200 km



**LADEFLEXIBILITÄT:**  
AC MAX. 22 kW &  
DC MAX. 104 kW

#### BBG e-Shop.

Die Produktpalette des eCarter ist im BBG e-Shop gelistet.

AUSGEWÄHLTE  
PRODUKTE  
ERHÄLTICH AUF  
EINER DIREKT-  
VERGABEPLATTFORM  
IM e-SHOP DER

**BBG** BUNDES  
BESCHAFFUNG

Mehr Infos unter [www.fuso-trucks.at](http://www.fuso-trucks.at)



# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

FORD TRUCKS STELLT F-LINE VOR

## Auf neuen Wegen

Seite 34



**AKTUELLES INTERVIEW**

### „Verbrenner bleibt“

Bundeschancellor Karl Nehammer fights against the ban on combustion engines from 2035. We asked him about it.

Seite 9

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



Franz Lehbrunner



Franz Mayrhofer



Gery Pernerstorfer



Homayoun Nasser



Leopold Dober



Mario Schiller



Patrick Spronk



Remus Krohn

**E-FUHRPARK**

Die drei Volvo FH Electric haben bereits 112.000 Kilometer absolviert, der eActros 400 nach gut zweimonatigem Einsatz auch schon 25.000.

assistenz auch ausschaltbar ist“, erklärt Regina Schlager augenzwinkernd. Auf der Baustelle müsse man auf der Linie fahren, weil es nicht anders gehe. „Bei Nachtfahrten auf der Autobahn werde ich vom Piepen irgendwann müde, ich denke, das ist menschlich.“ Mittlerweile alles kein Problem mehr. Der eActros sei ihm lieber. Weil ihm eine möglichst hohe Reichweite am wichtigsten sei. Vom Fahren her seien beide Modelle gut. „Der Mercedes hat viel Elektronik, von der man allerdings vieles gar nicht braucht. Der Volvo ist einfacher zu bedienen.“ Die Rekuperation sei bei allen Einsätzen ein faszinierender Trumph. „Einmal bin ich unterwegs nach Wien gewesen. Auf der Allander Autobahn, wo es so steil bergab geht, habe ich noch 70 Prozent Reichweite gehabt. 30 Kilometer später waren es 71 Prozent“, konnte es Nasser selbst kaum glauben.

**„Du schwimmst nicht so“**

Mario Schiller ist seit gut zehn Jahren eine wichtige Stütze des Transportbetriebs. Er war bereits überaus interessiert und engagiert, als bei Schlager der eActros 300 im Testbetrieb unterwegs

**„Wie weit kommst du mit dem?“**

Im dritten Teil unserer Serie geht's darum, wie die Fahrer mit den Elektro-Lkw im täglichen Arbeitsprozedere zurechtkommen. Gibt's Reichweiten-Probleme? Macht ihnen das Lenken der Stromer Spaß?

Es ist gleichsam die Standardfrage, die jedem Fahrer schon häufig gestellt worden ist: „Wie weit kommst du mit dem?“ Und geschaut werde, egal, wohin man komme. „Einige Kunden haben mich, als ich zum ersten Mal mit einem Elektro-Lkw gekommen bin, angeschaut, wie wenn ich mit einem Ufo gelandet wäre“, sagt Fahrer Franz Mayrhofer, der seit 18 Jahren im Betrieb ist und einen außergewöhnlich guten

Schmäh hat. Ganz besonders schätze er „das geräuschlose Fahren, das sei überaus angenehm und kein Vergleich zum Fahren mit einem Diesel: „Wenn du das Radio während der Fahrt ausschaltest, glaubst du, du stehst“, bringt es Mayrhofer auf den Punkt.

**137.000 Kilometer**

Zum Erscheinungszeitpunkt dieser Ausgabe von „Der Österreichische Transporteur“ haben Hubert Schlagers Elektro-Lkw bereits 137.000 Kilometer – nahezu problemlos – absolviert. Die drei Volvo FH Electric 112.000, der eActros 400 nach gut zweimonatigem Einsatz auch schon 25.000. „Gefahren wird prinzipiell an sieben Tagen pro Woche in zwei Schichten“, erklärt Schlager. Bei Tagestransporten werden die vier Stro-

mer auf Strecken bis zu maximal 300 Kilometer eingeteilt. Die Tagestouren würden mit mehr Gewicht erfolgen als die Nachttouren, und der Unterschied in puncto Reichweite sei deutlich spürbar. Mit geplanten 300 Kilometern sei er in jedem Fall auf der sicheren Seite, erklärt der Elektro-Pionier.

Trotz des kleineren Batteriepakets von 448 kWh gegenüber 540 kWh bei Volvo verfüge der eActros 400 über eine signifikant höhere Reichweite, haben Schlager und seine Mannschaft die Erfahrung gemacht. Zumindest 80 Kilometer mehr schaffe der eActros. Die Reichweite ist das essenzielle Thema, das jeder einzelne Fahrer im Gespräch mit „Der Österreichische Transporteur“ sofort von sich aus anspricht. „Mittlerweile wissen wir – vor allem im Linienverkehr – dass sich alles

gut ausgeht, weil die Routen dementsprechend gelegt wurden“, sagt Mayrhofer. Aber anfangs sei die Reichweiten-Problematik immer in den Köpfen aller gewesen.

**Rekuperation begeistert**

Lagermitarbeiter Leopold Dober ist laut Regina Schlager der Jolly Joker im Betrieb. Wenn Not am Mann sei, komme Allrounder Dober zum Einsatz. „Es kann sein, dass ich zwei Tage hintereinander fahre und dann ein paar Tage nicht. Wie's grad passt“, so Dober. Der speziell von der Rekuperation ganz und gar fasziniert ist, vor allem, wenn's steil bergab geht. Er fahre gern mit einem Elektro-Lkw, in letzter Zeit sei es vor allem der Volvo FH Electric gewesen. „Noch lieber allerdings den guten alten Diesel“, so Dober, denn schließlich habe er Diesel im Blut. Die Vorteile der Stromer: „Sie sind extrem leise, beschleunigen hervorragend und wenn ich mit dem Fuß vom Gas gehe, bremst er schön langsam ein und reku-periert super. Fesch sind sie, und fahren tun sie sehr gut.“

Homayoun Nasser ist seit acht Jahren Fahrer bei den Schlagers und kennt beide Elektro-Lkw sehr gut, den Volvo FH Electric und den eActros. Für ihn wäre „mehr Reichweite“ wünschenswert. Vor allem in den kalten Monaten sei die Auswirkung auf die Batterie und damit die Leistung eine äußerst spürbare. Einmal sei er von

Salzburg über Vöcklabruck zurück nach Sachsen gefahren. Starke Regen habe es gegeben, gehagelt habe es und die Temperaturen seien unter Null gewesen. „Es war fast nervenzerfetzend. Mit einem Prozent Restreichweite bin ich dann wieder hier am Standort angekommen.“ Beim eActros störe ihn das permanente Piepen. „Der Chef meint es immer gut und hat vergessen, dass der Spurhalte-



**STROM-SCHLAGER**

**DIE SERIE** Wir begleiten Transportunternehmer Hubert Schlager aus dem oberösterreichischen Saxen, der bis 2030 seinen kompletten Fuhrpark auf Elektro-Lkw umstellen will, bei seiner „Mobilitätsrevolution“.

Logistische Software **3 solo plan** soloplan.de 1994 - 2024 ANZEIGE

MIT SOLOPLAN RAUS AUS DEM **DISPO DSCHUNDEL**

ERLEBEN SIE UNSERE LOGISTIKSOFTWARE CarLo® LIVE!

[www.soloplan.de/carlo](http://www.soloplan.de/carlo)

war. „Ich war zuvor noch nie elektrisch gefahren, auch nicht mit einem Pkw, und es hat mich von Beginn an begeistert.“ Zumeist sei er im Volvo unterwegs. Der sei ihm lieber, weil er in puncto Bedienung nicht so komplex sei. „rein vom technischen ist der eActros aber vermutlich überlegen. Das Fahrwerk ist besser, du schwimmst nicht so. Beim Volvo sei wiederum das Fahrerhaus erheblich komfortabler und schöner. Der Mercedes schaue aus „wie ein alter Diesel, auf Elektro umgetrimmt.“ Da sei die Optik des Volvo schon zeitgemäßer.

Der größte Pluspunkt generell beim Elektrofahren sei: „Du hast sofort die Leistung. Das stufenlose Wegfahren macht großen Spaß“, so Schiller. Als er kürzlich wieder mit einem Verbrennermotor unterwegs gewesen sei, habe er gedacht, das fühle sich an, wie ein „riesiger Schritt nach hinten.“ Auch er werde immer wieder „von wildfremden Menschen“, wenn er sich Proviant an einer Tankstelle besorge, gefragt, wie weit er denn mit seinem Lkw komme. Die Reichweite ist das omnipotente Thema, das jeden interessiert.

#### Fahrweise modifizieren

Hubert Schlager schaltet sich ein. „Im Linienverkehr ist es verhältnismäßig leicht. Da werden die Touren so gelegt, dass sich alles vortrefflich ausieht.“ Man müsse sich schlicht umstellen, seine Fahrweise modifizieren. Mittlerweile hat Schlager auch schon Ladekarten, diese aber noch nicht einmal ausgegeben. Geladen wird ohnedies am Standort in Sachsen. „Laden ist so einfach, wie wenn man den Fernseher aufdreht“, sagt Fahrer Mayrhofer.

Remus Krohn ist seit 15 Jahren im Unternehmen und war anfangs skeptisch. Wegen der Reichweite. Aber nach zwei, drei Touren habe er gewusst, dass sich alles ausgehe. Er fährt sowohl mit dem Volvo als auch mit dem eActros. Er bevorzugt dezidiert den Volvo, weil dieser schlicht einfacher und bequemer im Arbeitsalltag sei. Ein interessantes Faktum kristallisiert sich in unseren Gesprächen mit den Fahrern immer mehr heraus: Die Burschen sind wirklich stolz, dass sie mit den Stromern unterwegs sind. Sie fühlen sich als Pioniere, ihnen sind sämtliche Vor- und Nachteile



**EIN KLICK** Mit der App „Volvo Connect“ hat Regina Schlager auch am Handy stets den Überblick über die Fahrzeuge.

bewusst, und sie haben im Grunde jegliche Skepsis abgelegt.

„Ich hätte mir das am Anfang nie gedacht, dass ich stolz sein würde, aber ich bin es“, sagt Gery Pernerstorfer, der sich sofort als „ausgesprochener Mercedes-Fan“ deklariert. „Ich hoffe jeden Tag, dass ich mit dem eActros fahren darf“, sagt er lächelnd. Das Fahren mit Elektro-Lkw sei wie ein „Eintauchen in eine andere Welt“, auf einmal „hörst du nichts mehr“. Den eActros favorisiere er aus mehreren Gründen. Nach einem schweren Unfall mit Oberschenkelhalsbruch vor dreieinhalb Jahren tue er sich jetzt beim Einsteigen in den Mercedes viel leichter. Aufgrund der größeren Auftrittfläche erfolge der Einstieg wie über eine Stiege, beim Volvo „wie über eine Leiter“.

#### „Mirror Cam taugt mir“

Abgesehen davon ist Pernerstorfer fasziniert von der Mirror Cam. „Am Anfang eine Umstellung, sehr rasch aber nur noch toll.“ Bei Dieselfahrzeugen oder beim Volvo FH Electric seien die nassen Spiegel, wenn's regnet, „keine Gaude“. Beim Volvo stört ihn zudem, dass der Tempomat „auf einmal abfällt“. „Der Actros fährt so schnell, wie ich will.“ Man fühle sich einfach wohl. Keine Lautstärke und alles High-Tech. Das stufenlose Wegfahren fühle sich an wie Go-Kart-Fahren. Das Anschaffen der Elektro-Lkw habe zu einem generellen Umdenken geführt,

betont Schlager. „Zeitsensibel wird's bei uns dann, wenn wir Druckwaren transportieren, vom Druckzentrum wegfahren. Da wird bei der Hinfahrt sozusagen gespart, sodass wir einen Puffer haben. Sodann, wenn's pressiert, können wir mehr aufs Gas steigen.“

#### „Ihr Umweltverschmutzer!“

Patrick Spronk ist seit vier Jahren dabei, war anfangs auch skeptisch, will aber mittlerweile nur noch elektrisch fahren. Er ist häufig im Baustellenbereich unterwegs und schätzt das stufenlose Fahren, wenn nichts mehr ruckelt, wenn alles leicht geht. Mit einer Vollladung könne er sozusagen den ganzen Tag gut arbeiten. „Der Volvo ist wie ein Ferrari. Die Leute schauen, als ob ich mit einem Sportwagen vorfahren würde.“ Nur einmal sei er mit Negativem konfrontiert worden. Da habe ein Kunde zu ihm gesagt. „Ihr mit den Elektro-Gurken seid Umweltverschmutzer. Die Batterien sind alles, nur nicht ökologisch.“ Aber da sei er anderer Meinung.

Franz Lehbrunner ist seit 27 Jahren im Betrieb und damit der längst dienende Mitarbeiter. Beim Fahrverhalten bevorzugt er den Volvo, technisch sei der Mercedes überzeugender. Beim Volvo sei das Mit-dem-Fuß-Bremsen „alte Technik“, das Fahrerhaus sei aber definitiv beim Volvo zu bevorzugen. Er spricht ein weiteres Problem an: Bei den Elektro-Lkw sei das Reinigen ein wenig ein Problem. Durch den Doppelschichtbetrieb gebe es häufig kaum Zeit für die Waschhalle, weil geladen werden müsse. „Es ist eine Herausforderung. Wenn der eine Lkw um 5 Uhr kommt und um 7 wieder wegfahren muss, dann braucht er die zwei Stunden dazwischen zum Laden. Früher hat man sich für die Reinigung eine Stunde Zeit nehmen können, jetzt muss das zügig und gezielt vonstattengehen“, sagt Hubert Schlager abschließend. ◀

#### WIE GEHT'S WEITER?

In der nächsten Ausgabe begleiten wir Hubert Schlager auf seinen Weg in die Strom-Autarkie. Und der Elektronik-Pionier erklärt, weshalb ohne Speicher der PV-erzeugte Strom nicht effizient genutzt werden könne.

#### HERAUSFORDERUNG

Bei der Tour soll ausschließlich an öffentlichen Lade-stationen geladen werden.



#### QUER DURCH EUROPA

## Batterie-elektrischer Mega-Trip

Zwei seriennahe eActros 600 haben sich auf den Weg zu den nördlichsten und südlichsten Punkten Europas gemacht.

Mercedes-Benz Trucks hat am 11. Juni in Frankfurt am Main die größte Erprobungsfahrt der Unternehmensgeschichte gestartet. Zwei seriennahe Prototypen des neuen Elektro-Flaggschiffs eActros 600 sollen durch über 20 europäische Länder fahren und dabei jeweils mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht mehr als 13.000 Kilometer zurücklegen. Zu den Highlights der Reise der batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw zählen der nördlichste sowie der südlichste Punkt des europäischen Festlands: das Nordkap in Norwegen und Tarifa in Spanien. Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Trucks, hat einen der E-Trucks auf den ersten Kilometern gesteuert und richtete dabei einen kla-

ren Appell aus: „Der batterie-elektrische Fernverkehr in Europa ist möglich. Nun müssen Politik und Energiebranche im Schulterschluss mit der Industrie den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur vorantreiben.“

#### Auch durch Österreich

Etwa 60 Prozent der Langstreckenfahrten von Mercedes-Benz Trucks Kunden in Europa sei ohnedies kürzer als 500 Kilometer, sodass Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof sowie an den Be- und Entladestellen für diese Fälle ausreichend sei, betont man seitens Daimler. Für alle anderen Einsätze sei der kontinuierliche Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur jedoch eine essenzi-

elle Voraussetzung, um den Elektro-Lkw voll einsatzfähig für den paneuropäischen Fernverkehr zu machen.

Die hohe Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, sollen beim eActros 600 ja eine Reichweite von 500 Kilometern ohne Zwischenladen ermöglichen. Spannend: Die Batterien sollen im Rahmen der Tour ausschließlich an öffentlichen Ladestationen aufgeladen werden – die Reise führt u.a. auch durch Österreich. Knapp vor Redaktionsschluss hat man übrigens den ersten großen Meilenstein geschafft – nach 13 Tagen und mehr als 4.000 Kilometern ist man am Nordkap angekommen. ◀

## Ihr Partner für Ladeinfrastruktur in der Transportwirtschaft

- Konzeptionierung
- Planung
- Infrastrukturmanagement
- Verrechnungssystematik
- Konfiguration
- Inbetriebnahme
- Vor-Ort-Service
- Förderberatung

Umsetzungspartner im Projekt „Strom Schlager“

Interesse an einer Beratung oder wünschen Sie mehr Informationen?

- ☎ +43 (0) 1 348 47 47
- ✉ sales@kw-solutions.at
- 🌐 kw-solutions.at



FAHRBERICHT: FUSO eCANTER

# Mit Rückenwind

Mit dem vielseitigen eCanter setzt die Daimler Truck-Tochter Fuso auf nachhaltigen Transport und CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrbetrieb. Die Alltags-tauglichkeit soll dabei gewährleistet bleiben.

Voriges Jahr erfolgte der Startschuss zur Produktion des Fuso eCanter im portugiesischen Werk Tramagal. Jetzt ist die neue Generation in insgesamt 46 Varianten mit sechs Radständen und einem Gesamtgewicht von 4,25 (diese E-Lkw-Version ist damit erstmals auch B-Führerschein-tauglich!) bis 8,55 Tonnen lieferbar. Neben der Vielzahl an Varianten schätzen die Kunden beim eCanter auch dessen geringen Wendekreis und die hohe Nutzlast.

## Drei Batteriepakete

Dass das Fahrzeug mit den traditionellen „Drei Diamanten“ am Kühlergrill – laut Daimler Trucks ist das Logo der ehemaligen Fuso-Mutter Mitsubishi auf vielen Märkten noch bekannter als der Mercedes-Stern – ein praktisches und zuverlässiges Werkzeug für den gewerblichen oder kommunalen Einsatz darf als gesetzt gelten. Bei der lokal-emissionsfreien BEV-

Variante geht es hauptsächlich um die Reichweite. Je nach Radstand stehen beim eCanter drei verschiedene Batteriepakete zur Verfügung: S, M und L. Für überwiegend lokale Einsätze ist das Batteriepaket S vorgesehen, das mit 41 kWh 70 Kilometer Reichweite ermöglicht. Für jene, die an mehreren unterschiedlichen Einsatzorten tätig werden, steht das M-Paket mit 83 kWh und bis zu 140 Kilometer Reichweite zur Verfügung. Bis zu 200 Kilometer Reichweite verspricht das L-Paket mit 124 kWh – das sollte für die meisten täglichen Einsätze eines eCanter ausreichen. Was das Laden der Batterien angeht, unterstützt der aktuelle eCanter das Aufladen sowohl mit Wechsel- (AC) als auch mit Gleichstrom (DC), geladen werden kann mit bis zu 104 kW. Eine DC-Schnellladung von 20 auf 80 Prozent der Kapazität ist je nach Batteriepaket laut Hersteller in circa 24 (S), 26 (M) und 39 Minuten (L) möglich.

## Im Windschatten

Für erste Fahreindrücke hat der heimische Importeur eine kurze Teststrecke im Schatten der vielen Windkraftanlagen im Bezirk Bruck an der Leitha ausgesucht und damit einen plakativen Verweis auf die nachhaltige Stromproduktion mitgeliefert. Hinter dem Lenkrad präsentiert sich der eCanter sehr einfach zu pilotieren und beeindruckt mit den typischen Elektrofahrzeugtugenden einer famosen Beschleunigung und einer extrem niedrigen Geräuschkulisse. Das Cockpit ver-

zichtet auf modische Experimente und ist recht konventionell gestaltet. Zentraler Blickfang ist das 6,95 Zoll große Touchscreen-Radio, das sich sowohl von der Fahrer- als auch von der Beifahrerseite gut erreichen lässt. Via Multifunktionslenkrad erfolgt die einfache Steuerung der digitalen LCD-Instrumenten-anzeigetafel. Pluspunkte an Bord des eCanter verdienen die gute Rundumsicht, die niedrige Einstiegshöhe und die bequeme Durchstiegsmöglichkeit in der Kabine.

## Sicherheitssysteme

Diverse Sicherheitssysteme gehören beim eCanter zum Serienumfang. So erkennt der Active Brake Assist ABA nicht nur fahrende und stehende Fahrzeuge und kreuzende Fußgänger, sondern reagiert zusätzlich auf Fahrräder und stehende Fußgänger. Für die Sicherheit beim Abbiegen sorgt das Blind Spot Information System BLIS, dieses nimmt Verkehrsteilnehmer im Bereich des „toten Winkels“ wahr und liefert dem Fahrer eine akustische Warnung. AWD



**PASSEND** Der Windpark im Bezirk Bruck an der Leitha ist ein stimmiges Ambiente für den Fuso eCanter.

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



Bilder sind Beispielbilder.

## Die Mercedes-Benz Trucks. **SOFORT VERFÜGBAR.**

**Starke Partner für ein starkes Business:** Die Mercedes-Benz Trucks und eTrucks sind deine zuverlässigen und kraftvollen Partner im Business. eActros 300 Chassis oder SZM, eEconic, Actros und Arocs stehen für Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit. Top ausgestattete Mercedes-Benz Trucks für deinen schnellen Bedarf sind sofort verfügbar.

**Informiere dich bei deinem Mercedes-Benz Trucks Partner.**



Finde deinen  
Mercedes-Benz Trucks Partner.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

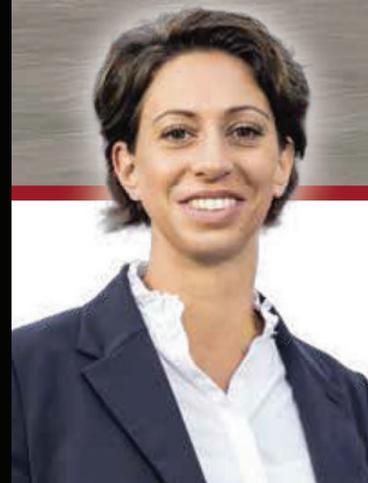


Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

AC TRUCK & TRAILER MIT MERCEDES-BENZ TRUCKS

## Full Service erweitert

Seite 48



### BETRIEBSÜBERGABE

## Die Weichenstellerin

Von „Peters Töchterle“ zur etablierten Geschäftsführerin. Sabrina Huber startet durch.

Seite 22

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

## E-FERNVERKEHR-PRAXISTEST QUER DURCH EUROPA

# Brücke geschlagen?

Mit dem eActros 600 will Daimler Europa erobern. Bei der Testtour zwischen Tarifa und dem Nordkap zeigen sich die Ladehindernisse ...

Zwei seriennahe Prototypen des eActros 600 sind ja wie berichtet am 11. Juni vom Daimler-Werk Würth aus zu einer Europa-Tour aufgebrochen. Nach dem Nordkap haben sie nach 32 Tagen durch 18 Länder Tarifa, den südlichsten Ort auf dem europäischen Festland, erreicht. Mercedes-Benz Trucks Testchef Christof Weber zeigt sich zufrieden: „Die bisherige Tour hat uns gezeigt,

dass batterieelektrischer Fernverkehr in Europa schon heute möglich ist. Die beiden eActros 600 Prototypen erweisen sich als äußerst zuverlässige Gefährten – in anspruchsvoller Topografie ebenso wie bei Wind, Regenwetter oder über 30 Grad Außentemperatur.“ Die von Daimler angegebenen 500 Kilometer Reichweite mit einer Batterieaufladung und 40 Tonnen Gesamtzuggewicht haben sich als realistisch erwiesen, betont er. Auf den zurückgelegten 10.697 Kilometern wurde ausschließlich an öffentlichen Ladepunk-

ten geladen. Pro Tag wurde ein Lade-stopp eingelegt, immer am Ende der jeweiligen Tagesetappe. Kritikpunkt: Während man auf der nördlichen Etappe fast immer mit dem kompletten Zug an die Ladesäulen heranfahren konnte, zeigte sich im weiteren Tour-Verlauf in Richtung Süden, dass die Ladesäulen meist nur mit der abgesattelten Zugmaschine erreichbar waren ...



**ERPROBUNGSFAHRT**  
Pünktlich zu Mittsommer hat der erste der beiden Testtrucks Norwegen erreicht.



**eACTROS-BEDIENUNG** Kaum Unterschiede zu den Diesel-Brüdern.



**E-ACHSE** Mit zwei Elektromotoren und automatisiertem Vierganggetriebe.

## MB eActros 600

### Fortschrittliche Sternentechnik

Die äußere Hülle des eActros 600 mag nicht jedem gefallen, sie ist laut Hersteller aber um bis zu neun Prozent aerodynamischer. Das trägt zu einem niedrigen Stromverbrauch bei, was hilft, den Stern bis zu 500 Kilometer ohne Ladestopp rollen zu lassen. Vorbildlich ist der Mercedes-Benz auch in Sachen Batterietechnik und Assistenz. Womit wir uns allerdings weiterhin nicht recht anfreunden können, ist das umständliche Bedienkonzept mit den berührungsempfindlichen Lenkradastern und dem Touchscreen in der Mittelkonsole.

- + fortschrittliche Batterietechnik, gute Reichweite, vorbildliche Assistenz
- wenig intuitives Bedienkonzept



### Klarer Erfahrungsvorteil

Bleibt noch einer im Test-Sextett und der darf sich getrost als Pionier in Sachen E-Mobilität im Schwer-Lkw bezeichnen. Schließlich lieferte Volvo Trucks seine E-Modelle schon an Kunden aus, als der Wettbewerb noch mitten in der Entwicklung steckte. Entsprechend viele FH (und FM) Electric sind bereits auf den Straßen unterwegs, was den Göteborgern einen klaren Erfahrungsvorteil bringt.

Vielleicht waren die Schweden so schnell am Markt, weil sie auf eine vergleichsweise konservative Lösung setzen. Hunderttausendfach bewährt ist das zwölfgängige I-Shift-Getriebe, das auch im Batterie-FH die Kraft der drei E-Maschinen mit 163, in Summe also 490 Kilowatt sortiert. Theoretisch könnte das



**IM BLICK** Lademenü im Bordcomputer.



**BEREIT** Auch fürs Megawattladen.

Getriebe auf alle Fahrstufen zurückgreifen, im Normalfall werden aber nur die Gänge der oberen Gruppe (7 bis 12) genutzt. Damit ist die von den Volvo-Verbrennern übernommene I-Shift-Box klar überdimensioniert, was Nachteile auf der Batterieseite bringt. Denn denen steht das größere Getriebe unten hinter der Kabine im Weg, zudem dürfte das I-Shift vergleichsweise gewichtig dastehen.

Das gepaart mit der Tatsache, dass auch beim Volvo noch eine Kardanwelle den Weg zur Hinterachse überbrückt, hat zur Folge, dass der FH maximal 540 kWh brutto an Bord nehmen kann. Von denen führen die vorsichtigen Volvo-Leute zudem lediglich 421 kWh als nutzbare Kapazität aus. In der Folge fällt der Göte-

borger in Sachen Reichweite hinter die Wettbewerber zurück. Immerhin erhöhte der schwedische Hersteller seine Reichweitenangabe kürzlich auf bis zu 320 Kilometer, zu denen vor allem die neue windschlüpfige „Aero“-Nase an der FH-Front beiträgt.

Dieser Wert könnte sich aber bald deutlich weiter nach oben korrigieren, denn für die IAA-Messe im September kündigen die Volvo-Verantwortlichen bereits umfangreiche Neuerungen für ihre Electric-Modelle an, u.a. wird eine neue E-Achse kommen, die dann wohl vermutlich auch dem Konzernbruder Renault T E-Tech zu Teil werden dürfte, unter dessen Blechkleid schließlich der Triebstrang des Volvo steckt. Übrigens wäre der Renault eigentlich der siebte

Vertreter unseres Tests gewesen, hätten die Franzosen nicht zwei Tage vor Testbeginn ihre Teilnahme zurückgezogen.

### Mit 36 Tonnen unterwegs

Damit genug der Theorie, jetzt lassen wir die geballten Kilowatt von der Leine! Und genießen die unstrittigen Vorzüge des batterieelektrischen Fahrens. Alle sechs Stromer vermitteln eher das Gefühl über die Straße zu schweben als zu fahren, hinzu kommt die unschlagbar niedrige Geräuschkulisse, die sich auch nicht ändert, wenn die E-Motoren die auf knapp 36 Tonnen ausgeladenen Testsattelzüge bergauf schieben.

Mehr Power als in jedem Serien-Diesel-Lkw ist dabei in allen sechs Fällen gegeben, vehementer als der Iveco >



„Der eActros bietet für mich das fortschrittlichste Technik-Paket“

■ Wolfgang Obermaier, „Trucker“-Tester

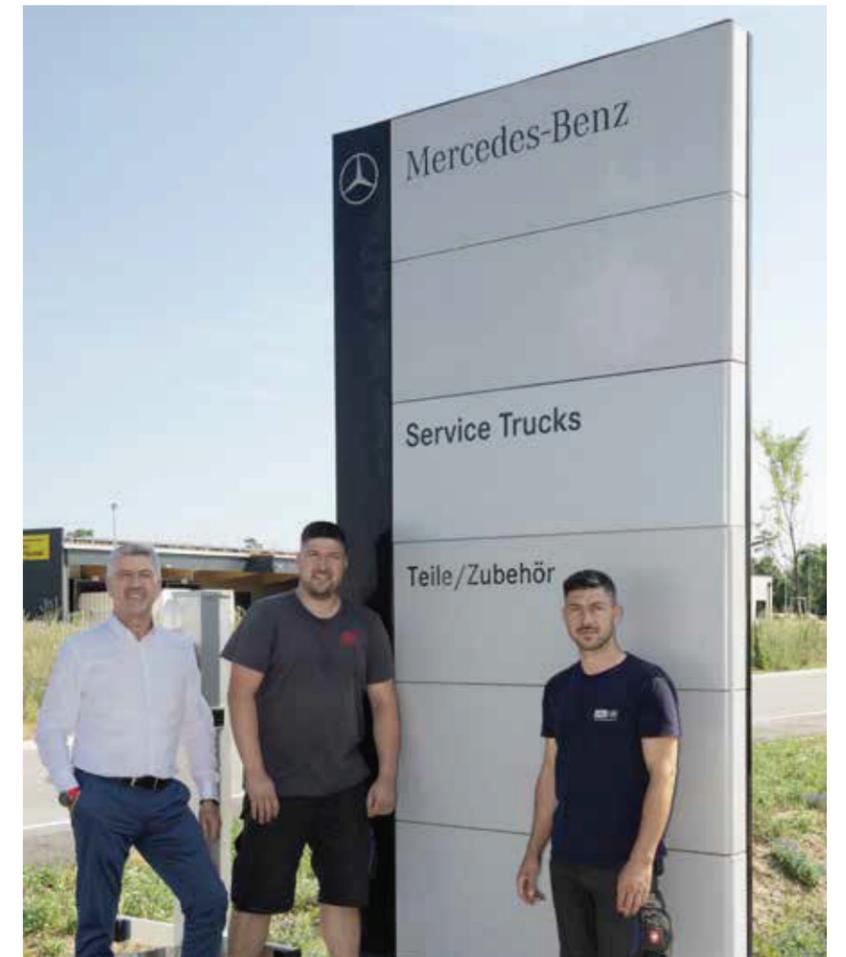


### Transportkühlung

Das ac-Angebotspektrum wurde jüngst weiters um Service und Reparatur sämtlicher Transportkühlanlagen führender Hersteller wie Liebherr, Schmitz Cargobull, Carrier und Servoking erweitert. Die im vorigen Herbst am Standort in Betrieb genommene Waschstraße (wir berichteten) läuft mit sehr guter Auslastung. „Damit habe ich all meine Ziele, als Full Service Partner entsprechend breit aufgestellt zu sein, erfüllt und ein starkes Fundament für meine Söhne gelegt“, sagt Stefan Wimmer. Michael und Stefan jun. sind ja längst in die Führung des fast 30 Mitarbeiter starken Teams eingebunden. Nächstes Jahr feiert das Unternehmen sein 10-Jahres-Jubiläum – mal sehen, mit welchen Überraschungen, trotz aller Beteuerungen, die Wimmers dann noch aufwarten können ...

### SERVICEPARTNER

Stefan Wimmer und seine Söhne Michael (rechts) und Stefan haben ihr Angebotsportfolio noch einmal erweitert.



### WERKSTATT

## Wiener Neustädter Sternstunde

Seit 1. Juli ist ac truck & trailer autorisierter Mercedes-Benz Trucks Servicepartner. Damit unterstreicht man einmal mehr seinen Ruf als Full Service Spezialist.

Erst vor eineinhalb Jahren ist das Nutzfahrzeugkompetenzzentrum im Wirtschaftspark Föhrenwald bei Wiener Neustadt – verkehrsgünstig an der Schnittstelle A2, S6, S4 gelegen – in Betrieb genommen worden, jetzt lässt ac truck & trailer mit einem weiteren Schritt aufhorchen: Seit 1. Juli fungiert man als offizieller Service- und Reparaturpartner für Mercedes-Benz Trucks. „Wir bieten die Abwicklung sämtlicher Mercedes-Benz Garantieleistungen und Wartungsverträge“, freut sich Firmenchef Stefan Wimmer, der damit seinem Anspruch, für Lkw-Betreiber als „Full-Service-Agentur“ zu agieren, noch mehr



**ZWEI MARKEN**  
Auch für Ford Trucks agiert man in Wiener Neustadt als Servicepartner.

gerecht wird: „Wir zeichnen uns durch Qualität, Effizienz und umfassende Dienstleistungen im Bereich Service, Reparatur, Fahrzeugbau und allen erforderlichen Überprüfungen gemäß den Bestimmungen der §57a, §24a und §8 sowie im Bereich ADR aus!“

### Alles aus einer Hand

Das Motto „alles aus einer Hand“ wird in der Siegfried Theiss-Straße 20 tatsächlich täglich gelebt. Die Firma bietet einen umfassenden Service, der alle Aspekte der Fahrzeugwartung und Reparatur abdeckt. Von der einfachen Wartung bis hin zu komplexen Reparaturen, vom individuellen Fahrzeugbau bis zu gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfungen. „Dieser Ansatz eliminiert die Notwendigkeit, mehrere Anlaufstellen zu koordinieren, was Zeit spart und die Effizienz steigert“, unterstreicht Stefan Wimmer im Gespräch mit „Der Österreichische Transporteur“.



**ORIGINALTEILE FÜR  
MÜLL-, KEHR- & KANALSPÜLFahrzeuge  
ALLER MARKEN & MODELLE**



# URLAUBSZEIT IST SERVICEZEIT

Daher gibt es bis Ende August 2024

# -10%

auf Verschleiß-  
& Servicematerial



**FAUN**  
AUSTRIA

FAUN Austria GmbH  
Josef-Sandhofer-Straße 9  
2000 Stockerau

Tel. +43 2266 66156-0  
Info@FAUN-AUSTRIA.com



Teste den Mercedes-Benz Actros L.

## ACTROS DUEL.

**Der Actros L beweist Effizienz und Fahrkomfort.**

Teste in deinem täglichen Einsatz auf deinen Routen für drei Wochen die Vorteile des Mercedes-Benz Actros L:

- Effizienz und Fahrdynamik
- Fahrkomfort und
- Sicherheit

ERFAHRE deinen entscheidenden Vorteil beim Actros DUEL.

**Informiere dich bei deinem Mercedes-Benz Trucks Partner.**



Finde deinen  
Mercedes-Benz Trucks Partner.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



9  
2024



# DER ÖSTERREICHISCHE transporteur

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



## SOLOPLAN 30 Jahre innovative Software-Lösungen

Seite 62

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



**WORLD SKILLS**

### Unser bester Lkw-Mechaniker

David Weinberger aus St. Leonhard bei Freistadt vertritt Österreich bei der Weltmeisterschaft, der WorldSkills 2024 in Lyon.

Seite 60



**NACHZÜGLER** Der eActros 400 nimmt es mit drei Volvo FH Electric auf.

## Das Match

Im fünften Teil unserer Serie geht's um den unmittelbaren Vergleich zwischen den Modellen Volvo FH Electric und eActros 400. Welches Modell ist wobei besser, und wo liegen die konkreten Vorteile bei den einzelnen Vergleichskriterien?

Die Fahrer haben mittlerweile eine pointierte Meinung zu den Elektro-Lkw, die beim Transportunternehmer Schlager in Sachsen im Einsatz sind. „Das Fahren mit dem eActros ist wie das Einsteigen in eine andere Welt. Auf einmal hörst du nichts mehr“, sagt der eine. „Der Volvo FH Electric ist wie ein Ferrari. Die Leute schauen, als ob ich mit einem Sportwagen vorfahren würde“, ist der andere begeistert. Aber wie schlagen sich die beiden Modelle im Arbeitsalltag? Was spricht für den eActros 400 von Mercedes, und wobei ist der Volvo FH Electric überlegen? Hubert Schlager hat seine Stro-

mer seit einem halben Jahr im Einsatz und zieht eine erste Bilanz, wie sich die Elektro-Lkw im täglichen Arbeitsprozedere bewähren. Im Einsatz sind drei Volvo FH Electric und ein eActros 400. Beeindruckende 240.000 Kilometer haben die Fahrzeuge bisher absolviert – 190.000 entfallen auf die drei Volvo FH Electric, 50.000 Kilometer auf den eActros – und das bislang ohne gravierende Probleme, wie Schlager betont. Wir hätten gern auch den Scania R400 Elektro in den Vergleichstest miteinbezogen. Bei diesem habe sich allerdings der Liefertermin aufgrund von Batterie-Produktionsproblemen im Werk in Schweden um insgesamt acht Monate verschoben, erklärt der Elektro-Pionier. Die Auslieferung sei nun für Oktober vorgesehen.

### Mercedes gegen Volvo

Also lautet unser Match vorderhand nur: Mercedes gegen Volvo. Von den Fahreigenschaften aller vier Stromer sind

sowohl der Chef selbst als auch die Fahrer begeistert. Aber was sagen die harten Fakten? „Vor allem bemerkenswert ist der Stromverbrauch des eActros 400“, betont Schlager. Dieser sei um neun Prozent niedriger als der des Volvo FH Electric. Heißt konkret: Er verbraucht im Schnitt um acht Kilowatt weniger als ein Volvo. „Diese Effizienzsteigerung ist ein bedeutender Vorteil in puncto Betriebskosten.“ Die Technik der vier Elektro-Lkw habe sich als „absolut stabil“ erwiesen. Die Fehlermeldungen, die zu Beginn zuweilen auftraten, konnten durchwegs durch Software-Updates behoben werden und hätten zu keinen Einschränkungen im Arbeitsalltag geführt. Ein Defekt bei einem Ladestecker eines Volvo sei bereits bei der Auslieferung aufgetreten, allerdings unverzüglich repariert worden. Im Zusammenspiel mit dem Ladesäulenanbieter habe es am Anfang Herausforderungen gegeben und es habe drei Monate gedauert, bis die sich wiederho-

lenden Ladeabbrüche bei einem Ladezustand über 95 Prozent (also kurz vor der Vollladung) jetzt nur noch vereinzelt auftreten. Die Techniker von Volvo und Enercharge hätten die Probleme rasch und effizient gelöst. „Abgesehen von diesen Kinderkrankheiten hatten wir bei den zurückgelegten 240.000 Kilometern keine weiteren technischen Probleme“, freut sich der ambitionierte Transportunternehmer. Der beiden Herstellern maximale Bemühungen und Anstrengungen attestiert, ein optimales Gesamtergebnis zu liefern. Ebenso zufrieden zeigt sich Schlager in seiner Halbjahresbilanz auch in Bezug auf Wartung und Service in seinen Werkstätten des Vertrauens: Petschl Werkstätten in Perg für Volvo sowie Pappas in Linz und Amstetten für den eActros.

### Ladeleistung ...

Ein essenzieller Faktor im direkten Vergleich ist die Ladeleistung der Stromer. Der Volvo FH könne mit 250 kW geladen werden. „Wenn wir nach 350 gefahrenen Kilometern nachladen, dauert das zirka eine Stunde und 45 Minuten. Der eActros lädt hingegen mit 160 kW, wodurch der gleiche Ladevorgang – trotz des geringeren Verbrauchs – knapp zwei Stunden dauert“, so Schlager gegenüber „Der Österreichische Transporteur“.

Ein weiterer wesentlicher Punkt beim Vergleich sind die Batteriekapazität und die Reichweiten. Der Volvo FH Electric verfügt über eine größere Batterie mit einer Bruttokapazität von 540 kWh, von der allerdings nur 70 Prozent für den Fahrbetrieb freigegeben werden, was zu

Standort zurückzukehren, weshalb die realistischen Reichweiten geringfügig niedriger ausfallen würden. Und wie sieht's mit der Reichweite im Winter aus? An kalten Tagen, im Besonderen Anfang März zu Betriebsstart, sei die Reichweite um rund zehn Prozent

„Der Stromverbrauch des eActros400 ist um neun Prozent niedriger als der des Volvo FH Electric.“

Hubert Schlager

einer Nettokapazität von 378 kWh führe, wie Schlager konkretisiert. Der eActros 400 habe eine kleinere Batterie mit 448 kWh. „Es werden aber 88 Prozent für den Fahrbetrieb freigegeben. Und das führt zu einer Nettokapazität von 394 kWh.“

### ... und Reichweite

Fakten, die auf dem Tisch liegen. Und die sich auch im so wichtigen Thema Reichweite widerspiegeln. „Im Solobetrieb mit unseren dreiachsigen Verteilerfahrzeugen schafften wir in den wärmeren Monaten beim Volvo rund 400 und beim eActros zirka 480 Kilometer“, so Schlager. Es sei allerdings immer das Ziel, mit zumindest zehn Prozent Restladung zum

niedriger gewesen. Hubert Schlager findet klare Worte: „Es wäre wünschenswert, dass Volvo den vorsichtigen Umgang mit der Batterie überdenkt. Statt nur 70 Prozent der Nettokapazität freizugeben, wären 80 Prozent angebracht. Zumal andere Hersteller tendenziell mutiger in Bezug auf die Batterielebensdauer werden.“ Für den eActros 600 werden von Seiten Mercedes-Benz sogar 96 Prozent versprochen, sagt Schlager.

### Einschränkung

In der Ausstattung für den Anhängerbetrieb konstatiert Schlager einen entscheidenden Unterschied zwischen den beiden Modellen. Die drei Volvo-Stromer seien



### STROM-SCHLAGER

**DIE SERIE** Wir begleiten Transportunternehmer Hubert Schlager aus dem oberösterreichischen Sachsen, der bis 2030 seinen kompletten Fuhrpark auf Elektro-Lkw umstellen will, bei seiner „Mobilitätsrevolution“.



**HANGLER**  
FAHRZEUGBAU  
WERTE AUS ÖSTERREICH

## Teleskopierbare Sattelaufleger von Hangler

Für den Transport extrem langer Ladung

- Höchste Nutzlast
- Höchste Flexibilität in Sachen Ladelänge
- Viele individuelle Konfigurationsmöglichkeiten
- Inkl. Rungenverbreiterung bis zu 3,5 m
- Umfassende Ladungssicherungsoptionen
- Für Standard- und Mega-Aufsattelhöhe
- u.v.m.

Hangler Fahrzeugbau GmbH · A-4925 Pramet 20  
☎ +43 7754 8444 · 📠 +43 7754 8444-19 · ✉ office@hangler.at · www.hangler.at



**VOLUMEN** Beim eActros wird mehr Batteriekapazität für den Fahrbetrieb freigegeben.

vollständig ausgerüstet und für den Anhängerbetrieb geeignet. Der eActros dagegen sei nicht entsprechend ausgestattet, weil die spezielle E-Antriebsachse, die den Stromverbrauch optimiert, den Einbau eines zusätzlichen Wärmetauschers erfordert hätte, den der Transportunternehmer aufgrund der höheren Kosten nicht mitbestellt hatte. Beim eActros 600, der im nächsten Jahr neu dazu kommt, gebe es diese Problematik nicht mehr.

Was die Wartungsverträge betrifft, seien diese bei den ersten Angeboten der Hersteller doppelt so hoch gewesen wie bei Dieselfahrzeugen. Letztlich habe man sich jedoch auf die Kosten eines Dieselfahrzeugs einigen können. „Nach einem halben Jahr bin ich davon überzeugt, dass die Wartungskosten für Diesel-Lkw in Zukunft höher sein werden als für Elektro-Lkw“, sagt Schlager.

Aktuell habe Volvo diesbezüglich einen

Vorteil, weil ein Wartungsvertrag mit erheblich mehr Kilometern angeboten werden würde. Trotz des höheren Eigengewichts der Elektro-Lkw im Vergleich zu dieselpetriebenen Fahrzeugen konnte Schlager keine signifikanten Unterschiede in Hinblick auf den Reifenverschleiß feststellen. Ein weiterer Pluspunkt der Stromer, der zu verbuchen ist.

#### Appell an die Politik

Das Thema „Nutzlast“ müsse zweifellos in der Politik stärker Gehör finden. Die Erhöhung auf 20 Tonnen für 2-Achser und 28 Tonnen für 3-Achser sei ein Schritt in die richtige Richtung, doch es wäre entscheidend, hier noch eine weitere Tonne hinzuzufügen, um die Vergleichbarkeit mit Diesel-Lkw vollständig herzustellen, ist Schlager überzeugt. Besonders bei Sattelzügen sei die Erhöhung von 42 auf 44 Tonnen sehr wichtig, um die Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz im Transportsektor zu gewährleisten. Diese Anpassungen wären aus seiner Sicht ein wesentlicher Faktor, um die Akzeptanz und den Einsatz von Elektro-Lkw weiter voranzutreiben.

#### Fazit: Unentschieden

Im direkten Vergleich könne festgestellt werden, dass der Fahrkomfort beim Volvo FH Electric ein höherer sei, während der

eActros 400 über entscheidende technische Vorteile verfüge. Im Besonderen bei der Antriebstechnologie und dem Innenraum. Der Mercedes punkte in Bezug auf Betriebseffizienz, sei aber auch im Kaufpreis höher angesiedelt. Die höhere Laufleistung des Wartungsvertrags und der Anhängerbetrieb würden für den Volvo sprechen. „Die meisten unserer Fahrer bevorzugen den Volvo wegen des geräumigeren Fahrerhauses und des traditionelleren Handlings, das weniger stark auf elektrische Steuerung setzt“, resümiert Schlager. Für den das Match unterm Strich in Anbetracht aller Vor- und Nachteile „unentschieden“ ausgeht. Und der umtriebige Unternehmer wagt einen Blick in die Zukunft: Im nächsten Jahr werde sich die Nutzfahrzeugbranche fundamental ändern, zumal alle Hersteller ab 2025 ins Stromer-Segment einsteigen und Reichweiten von 500 Kilometern mit 40 Tonnen anbieten werden. Schlager schätzt, dass in zehn Jahren 60 Prozent der Lkw batterieelektrisch betrieben werden. Der Rest werde auf Wasserstoff und andere alternative Antriebe wie E-Fuels entfallen. „Diese werden im Betrieb allerdings deutlich teurer sein“, ist Schlager überzeugt. Am Elektro-Lkw führe kein Weg vorbei. Der Startschuss werde nächstes Jahr mit 500 Kilometern bei 40 Tonnen fallen. **WOB**



#### BELIEBTES DUO

Der Volvo FH Electric vor der Burg Clam – im Sommer gern besuchter Konzert-Hotspot.

„Die höhere Laufleistung des Wartungsvertrags und der Anhängerbetrieb sprechen für den Volvo FH Electric.“

#### WIE GEHT'S WEITER?

In der nächsten Ausgabe: Laden im eigenen Betrieb versus externes Laden. Und was spricht für bzw. gegen die Anschaffung einer Ladekarte? Was es zu beachten gilt.

**EFFIZIENT  
IN JEDEM DETAIL**



**WASSERSTOFF IM PRAXISTEST**

# Raus aus der Zelle

**PRAXIS-TESTFLOTTE** Gemeinsam mit fünf Unternehmen will Daimler während einer zirka einjährigen Erprobungsphase praxisnahe Erfahrungen im Transport mit Brennstoffzellen-Lkw sammeln.

*Daimler Truck macht Ernst und hat die kundennahe Erprobung von fünf Mercedes-Benz GenH2 Trucks gestartet: Wie werden sich die Brennstoffzellen-Lkw in der Praxis schlagen?*

Bei Daimler Truck will man ja bekanntlich bis 2039 in den globalen Kernmärkten (also EU30, USA und Japan) nur noch im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutrale Neufahrzeuge anbieten. Kürzlich ist man in die nächste Entwicklungsphase von Brennstoffzellen-Lkw eingetreten: Nach intensiven Erprobungen auf der Teststrecke und auf öffentlichen Straßen besitzen die Mercedes-Benz GenH2 Trucks (wir berichteten) nun

„eine fortgeschrittene Entwicklungsreife“, wie es die Entwickler beschreiben, sodass sie bereit für kundennahe Erprobungen im täglichen Logistikeinsatz in unterschiedlichen Anwendungen seien.

### **Einjährige Praxiserprobung**

Daimler und die Unternehmen Air Products, Amazon, Holcim, Ineos und Wiedmann & Winz bekommen auf diese

Weise frühzeitig die Möglichkeit, während einer geplant circa einjährigen Erprobungsphase praxisnahe Erfahrungen im Transport mit Brennstoffzellen-Lkw zu sammeln. Auf der anderen Seite gewinnt das Daimler Truck-Entwicklungsteam wertvolle Erkenntnisse aus dem Einsatz der mit Flüssigwasserstoff angetriebenen Lkw unter realen Bedingungen, bekommt die Kundenbedürfnisse zurückgespiegelt und kann diese

ANZEIGE



**Siems & Klein**  
siems-klein.at



**Bremsprüfstände**  
office@siems-klein.at  
Tel. 01-61008-0

für die Serienentwicklung – geplant bis zum Ende dieses Jahrzehnts – berücksichtigen. Die fünf Sattelzugmaschinen werden in Deutschland auf spezifischen Routen und

in verschiedenen Anwendungsfällen im Fernverkehr eingesetzt: Amazon wird den GenH2 Truck in seinem Logistiknetzwerk in Deutschland einsetzen, Air Products für den Transport von Flaschengasen, Wiedmann & Winz für Seecontainer, Holcim für Baustofflogistik und Vervaeke, das Logistikunternehmen von Ineos, für den PVC- und Vinyltransport.

Dabei verbleiben die Fahrzeuge während der kundennahen Erprobung in der direkten Betreuung und Verantwortung des Herstellers. Betankt werden die Fahrzeuge an dafür vorgesehenen Flüssigwasserstofftankstellen (sLH2) in

**ACHSEN &  
FAHRWERKSYSTEME**

**Besuchen Sie SAF-HOLLAND**  
auf der Automechanika:  
10.–14.09.24 | Halle 6.0, Stand B20

[safholland.com](http://safholland.com)



Wörth am Rhein (Rheinland-Pfalz) und im Raum Duisburg (Nordrhein-Westfalen).

**„Brauchen mehr Momentum“**

„Bei der Dekarbonisierung des Transports setzen wir auf batterieelektrische und wasserstoffbasierte Antriebe“, erläutert Martin Daum, Vorstandsvorsitzen-

der von Daimler Truck. „Eine entsprechende Lade- und Tank-Infrastruktur ist genauso erforderlich sowie Kostenparität mit konventionellen Fahrzeugen. Politik und Energieunternehmen sind hier zwar schon aktiv, aber wir brauchen dringend noch mehr Momentum, und zwar europaweit!“

Dem GenH2 Truck habe man übrigens

die Eigenschaften des konventionellen Actros Fernverkehrs-Lkw hinsichtlich Zugkraft, Reichweite und Leistungsfähigkeit zugrunde gelegt, behaupten die Daimler-Entwickler. Die beschriebenen Testfahrzeuge bieten 40 Tonnen Zug-Gesamtgewicht bei einer Zuladung von circa 25 Tonnen. Herzstück sind zwei spezielle Flüssigwasserstofftanks sowie

**MIT STAPLER**  
„Rucksack“ nicht nur an der Zugmaschine.

das Brennstoffzellensystem von cellcentric, dem Joint Venture von Daimler Truck und der Volvo Group.

Letzteres liefert 300 kW (2 x 150 kW), eine eingebaute Batterie leistet zeitlich begrenzt zusätzlich bis zu 400 kW. Das Speichervermögen der Batterie ist mit 70 kWh vergleichsweise gering, da die Batterie nicht für den Energiebedarf, sondern hauptsächlich zur situativen Leistungsunterstützung der Brennstoffzelle hinzugeschaltet wird, erklärt man seitens Daimler. Dies geschehe beispielsweise bei Lastspitzen während der Beschleunigung oder bei voll beladenen Bergauffahrten. Gleichzeitig ermögliche die vergleichsweise leichte Batterie mehr Zuladung und wird durch Brems- und überschüssige Brennstoffzellenenergie aufgeladen. Kernelement der ausgeklügelten Betriebsstrategie von Brennstoffzellen- und Batteriesystem ist ein Kühl- und Heizsystem, welches alle Komponenten auf passender Betriebstemperatur hält – dies soll auch eine möglichst hohe Langlebigkeit ermöglichen. Die beiden Elektromotoren sind in einer Vorserienversion auf insgesamt 2 x 230 kW Dauer- und 2 x 330 kW Maximalleistung ausge-

legt. Das Drehmoment liege nach eigenen Angaben bei 2 x 1.577 Nm beziehungsweise 2 x 2.071 Nm.

Die zwei Flüssigwasserstoff-Edelstahl-tanks mit je 44 Kilogramm Fassungsvermögen eignen sich sehr gut für weite Distanzen, betont man seitens des

ANZEIGE



**Siems & Klein**  
siems-klein.at



**Grubenheber**  
office@siems-klein.at  
Tel. 01-61008-0

Herstellers. Das Edelstahl-Tanksystem bestehe aus zwei ineinander liegenden Röhren, die miteinander verbunden und vakuumisoliert sind.

Daimler bevorzugt ja bekanntlich flüssigen Wasserstoff und will Reichweiten von 1.000 Kilometern und mehr erreichen. <



**VARIABLE AUFLIEGER** In unterschiedlichen Logistikeinsatzgebieten werden die GenH2 Trucks in der Praxis getestet.



**apollo**  
TYRES



GO THE ————— DISTANCE

**EXPERTEN AUF DER STRASSE**

www.apollotyres.com

**H2-DUO** Raupe und Unimog werden jeweils von einem Wasserstoff-Verbrenner angetrieben.

Zwei Prototypen sollen das Potenzial der Wasserstoff-Verbrennung für Arbeitsmaschinen mit hohem Leistungsbedarf als praktikable und emissionsarme Alternative aufzeigen.



**WASSERSTOFF / KOMMUNAL**

## Heißes Dampf-Duo

Im Rahmen des Entwicklungsprojekts „WaVe“ zur Erforschung von Wasserstoff-Verbrennungsmotoren für Spezialfahrzeuge (siehe Kasten) haben Mercedes-Benz Special Trucks und der bayerische Baumaschinen-Spezialist Mörtilbauer jüngst ihre beiden Prototypen

gemeinsam präsentiert. Auf dem Werksgelände von Mörtilbauer in Fürstentzell bei Passau haben ein Unimog-Versuchsträger und ein Raupenfahrzeug ihre Funktionsfähigkeit im Fahr- und Arbeitsbetrieb unter Beweis gestellt. Seit mehr als einem Jahr ist das Antriebssystem

für verschiedene Tests im Unimog Geräteträger bereits im Einsatz. Die Muldenkipper-Raupe wurde im Frühjahr 2024 in Betrieb genommen und hat sich seitdem laut Hersteller ebenfalls in ersten einsatzspezifischen Versuchen bewährt.

### „Sinnvolles Konzept“

Franziska Cusumano, Head of Mercedes-Benz Special Trucks: „Beide Fahrzeuge sind nach der nur dreijährigen Projektlaufzeit auf einem Entwicklungsstand mit dem wir mehr als zufrieden sein können. Nach zahlreichen Testeinsätzen, Abgasmessungen und technischen Feinjustierungen sind wir überzeugt, dass die Wasserstoff-Verbrennung für Arbeitsmaschinen mit hohem Leistungsbedarf zum Fahren und für den Antrieb der Nebenabtriebe sinnvoll, praktikabel und sehr emissionsarm ist.“

Bei der Pressepräsentation hat der speziell umgerüstete Unimog Geräteträger U 430 die Raupe auf einem Tieflader zur Veranstaltung transportiert. Nach einer kurzen Fahrt auf eigener Kette haben die Entwickler anhand der Raupe das Tanken an einer mobilen Wasserstoff-Tankstelle gezeigt. Der Unimog hat mit der angeschlossenen Frontanbaukehrmaschine der Firma Schmidt den Geräteinsatz demonstriert.

In Unimog und Raupe ist ein Medium-Duty Motor verbaut, den die Experten für den Antrieb mit Wasserstoff speziell umgerüstet haben. Dafür wurden beispielsweise angepasste Kolben, ein wasserstofffähiges Eingassystem und eine

optimierte Zündanlage verwendet. Bei der Wasserstoffverbrennung im Motorraum von Unimog und Raupe entsteht Wasser, das als heißer Wasserdampf über den Auspuff entlassen wird.

### Ähnliche Leistung

Beim Unimog U 430 „WaVe“ fassen die vier TÜV-geprüften 700-Bar-Hochdrucktanks insgesamt etwa 13 Kilogramm gasförmigen Wasserstoff. Der Motor leis-

### FAKTEN, BITTE!

**WAVE** Die Entwicklung des Versuchsfahrzeugs mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor findet im Rahmen des öffentlich geförderten Projekts „WaVe“ statt. Das vom deutschen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Vorhaben wurde von 18 Partnern aus Industrie und Wissenschaft gemeinschaftlich umgesetzt und begann im Juli 2021. Nach einem Jahr der Planung und Vorbereitungen startete Mitte 2022 die Entwicklungsarbeit an den Prototypen. Es habe sich gezeigt, „dass Fahrzeuge und Arbeitsmaschinen mit Wasserstoff-Technologie sehr ähnlich zum heutigen Dieselmotor eingesetzt werden können und nur geringfügige Anpassungen der Antriebsstrangkomponenten erforderlich sind“.

tet etwa 290 PS/1.000 Nm und ist damit in den Leistungs- und Drehmomentdaten vergleichbar mit einer 300 PS-Dieselveariante. Der Prototyp wurde bereits mit mehreren unterschiedlichen Anbaugeräten betrieben, um Erkenntnisse aus der realen Einsatzpraxis direkt in die Entwicklung einfließen lassen zu können.

**AWD**



**VIELSEITIG** Der Wasserstoff-Prototyp erledigt alle Aufgaben, die von einem Unimog erwartet werden.

# FRISCHER DUFT STATT FAULER GERUCH!

Mit der **FAUN BEHÄLTERWASCHANLAGE** bleibt Ihre Mülltonne auch an heißen Tagen sauber und geruchsfrei – für eine angenehm frische Umgebung ohne störende Gerüche.

FAUN Austria GmbH | Josef-Sandhofer-Str. 9a | 2000 Stockerau | Tel.: +43 2266 66156-0 | Mail: Info@FAUN-AUSTRIA.com

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

TRUCKLIVE

MY TRUCKPOINT  
for Mercedes-Benz Trucks



My TruckPoint for Mercedes-Benz Trucks  
**ALLES AN EINEM ORT.**

**My Truckpoint.** Dein digitales Mercedes-Benz Trucks Kundenportal.  
Inklusive aller Vorteile von TruckLive: Effizientes Wartungsmanagement,  
dynamische Routenführung mit Live Traffic und Over-the-Air-Updates.  
Informiere dich und melde dich jetzt bei My TruckPoint an.



Mehr Infos zur  
Digitalen Service Welt.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



**LKW-FAHRER  
IM RAMPENLICHT**

## Reifen zum Umblättern

Seite 48



**WASSERSTOFF-OFFENSIVE  
H2-Lkw im Anflug!**

Hyundai Österreich-Chef Roland Punzengruber will die XCient-Wasserstoff-Lkw nun auch bei uns pushen.

Seite 50

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



**ÄRGERNIS** Obmann Wolfgang Böhm moniert die „nicht gerade verkehrsfreundliche“ Wiener Politik.

**BRANCHENTREFF WIEN**

# Trotz allem optimistisch

Mit einem spannenden, informativen und unterhaltsamen Programm sorgte die Wiener Fachgruppe in der „Remise“ für einen überaus gelungenen Branchentag, an dem auch der Schmäh nicht zu kurz kam.

Die Wiener Fachgruppe hatte sich für den heurigen Branchentreff in Bezug auf Veranstaltungsort und Programm einiges einfallen lassen. Die Remise, das Verkehrsmuseum der Wiener Linien im 3. Wiener Gemeindebezirk, bot perfekte Rahmenbedingungen für eine in allen Belangen gelungene Veranstaltung. Nachdem zahlreiche Besucher die Möglichkeit, mit einer Oldtimer-Bim mitzufahren in Anspruch genommen hat-

ten, eröffnete Fachgruppenobmann Wolfgang Böhm das Event offiziell. Im Fokus seiner Rede standen vor allem die enormen Kosten, die auf Transportunternehmen zukommen.

**Mauterhöhung**

Ab nächstem Jahr droht – wie bereits berichtet – eine Mauterhöhung um 12,5 Prozent. Böhm bedankte sich ausdrücklich bei Bundesspartenobmann Alexan-

der Klacska, ohne dessen Einsatz sogar eine Erhöhung um 25 Prozent ins Haus gestanden wäre. „Viel Positives fällt mir nicht ein“, konzedierte Böhm angesichts der „nicht gerade verkehrsfreundlichen“ Wiener Politik und der Tatsache, dass die Bauwirtschaft weiterhin schwächle.

Die Wirtschaft werde nächstes Jahr nicht „radikal anspringen“ und deshalb gelte es, bei den Kollektivvertragsverhandlungen entschieden aufzutreten.

**ALLES IM GRIFF** Obmann-Stv. Artur Waniek (links) hatte die Idee, das Verkehrsmuseum der Wiener Linien als Austragungsort des Frächter-Branchentreffs zu nutzen.



Bilder: Christian Mikes, Marco Dittich, Wolfgang Bauer



**PROTAGONISTEN** Franz Haider zeichnete ein Bild seines All-Ausflugs, Werner Tober suchte die Antriebszukunft, Kabarettist Alex Kristan unterhielt die Gäste (von links).

Positives gebe es aber auch zu berichten: „Der Weiterbildungsbonus für Wiener Transporteure gilt auch im Jahr 2025, gestaffelt nach Konzession.“ Unternehmer sollten unbedingt davon Gebrauch machen, appellierte der Fachgruppenobmann. Schließlich warf er noch die Frage auf „Wie geht’s mit dem Verbrennungsmotor weiter?“ Eine große Hoffnung sei HVO 100. „Dieser fossilfreie Dieseldieselkraftstoff funktioniert sehr gut. Es ist kein höherer Verbrauch festzustellen als beim herkömmlichen Diesel.“

**Was wir fahren**

„Was wir in fünf Jahren fahren werden, weiß kein Mensch“, eröffnete Werner

**„Unsere Branche steht aktuell vor ganz besonderen Herausforderungen.“**

Obmann Wolfgang Böhm

Tober vom Institut für Fahrzeugantriebe & Automobiltechnik seinen Vortrag. Die eine, allgemein gültige Antwort gebe es schlicht nicht. „Schuld an den regulatorischen Vorgaben von Seiten der Politik sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im Rekordtempo nach oben schnellen.“ Europaweit Sorge der Verkehr für 25 Pro-

zent Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen, Tendenz steigend. HVO 100 betrachtet Tober als „gutes Zeug“, das definitiv zu unterstützen sei. Auch E-Fuels könnten einen weiteren Puzzlestein zur CO<sub>2</sub>-Reduktion darstellen. In puncto Wasserstoff sei die Herstellung „überaus energieintensiv“, und was Elektromobilität betreffe, hänge das Damoklesschwert über den Fahrzeugherstellern, zumal bis 2030 insgesamt 45 Prozent an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2020 eingespart werden müssen. „Im Verteilerverkehr ist der Elektro-Lkw bereits gut angekommen“, so Tober. Seine Conclusio: Es werde ein Ensemble verschiedenster Antriebe, je nach Einsatzzweck, geben. >

## DER NEUE CITROËN JUMPY

**INKL. 4 JAHRE GARANTIE & GRATIS WINTERKOMPLETTRÄDER BEI FINANZIERUNG\***



AB **24.700 €** exkl. MWSt inkl. NoVA bei Finanzierung über die Stellantis Bank\*  
**AUCH 100% ELEKTRISCH VERFÜGBAR**

\*Stand: September 2024. Verbrauch kombiniert: 6,4 - 7,7 l/100km, CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 167 - 201 g/km. Verbrauchs- und Emissionswerte wurden gemäß der WLTP ermittelt und sind nur als Richtwerte zu verstehen. Leasingrate für Jumpy LKW KOMFORT PLUS M BlueHDi 100 S&S 6-Gang Manuell, Unternehmerangebot exkl. 20% USt. & inkl. NoVA, 30% Eigenleistung, zzgl. Rechtsgeschäftsgeb., 48 Monate Laufzeit; Kilometerleistung 25.000 km pro Jahr. Gratis Winterräder bei Finanzierung über Stellantis Bank SA Niederlassung Österreich; Neuwagenangebot von Stellantis Bank SA Niederlassung Österreich. Angebot inkl. Extended Care Premium gratis für 48 Monate/100.000 km (Garantieverlängerung gemäß den Bedingungen der Citroën Österreich GmbH). Gültig bei Kaufvertrag bis 31.10.2024 bei teilnehmenden Citroën Partnern. Angebot von der Stellantis Bank SA Niederlassung Österreich - unterliegt nicht dem VKrG. Weitere Details bei Ihrem Citroën Partner. Druck- und Satzfehler vorbehalten. Symbolfoto.



CITROËN



**AUF SCHIENE**  
Die Wiener Güterbeförderer nutzten ihren Branchentreff zum Gedankenaustausch.



**PLANBAR** Karoplan-Chef Helmut Rott (2.v.l.) mit den Transportunternehmern (von links) Karl Frey, Harald Wenzl und Kurt Hofmann.

**FAMILIÄR** Die jungen Patockas mit Gerhard Feitzinger und Sohn.



**Weltraumtourist**

Der ehemalige Transportunternehmer, Franz Haider aus dem Waldviertel, erzählte von seinem Ausflug ins All als Österreichs erster Weltraumtourist. Nachdem er als Kind mit Begeisterung verfolgt hatte, wie Neil Armstrong 1969 als erster Mensch den Fuß auf den Mond setzte, habe er gewusst: „Eines Tages möchte ich die Erde – wenn auch nur für wenige Minuten – verlassen.“ Voriges Jahr war es so weit: Haider war Teil der Crew der „Galactic 06“-Mission von Virgin Galactic, der US-Konzern hat sich der kommerziellen Raumfahrt verschrieben. Ein packender und kurzweiliger Vortrag.

**Viel Schmääh**

Nach der Ehrung langjähriger Ausschussmitglieder und Verleihung der Konzessionsurkunden war der Stargast des Abends, der Kabarettist Alex Kristan,

**NOSTALGIE** Die asko-Versicherer Bernd Feiersinger und Sven Kritzer (von rechts) reisten aus Tirol an und genossen die Fahrt mit der Oldtimer Tramway.



**TATKRÄFTIG** Das MAN-Team um Verkaufsleiter Tommy Ebner (Mitte) gut in Form.



**FLOTTE(N)SACHE** Bernhard Huber (Cargomind) informierte sich bei Claudia Raab von IT-Binder.



**KARTENLESER** Stefan Pfeffer und Vesna Tanasic informierten zur Shell-Card.

**„Im Verteilerverkehr ist der Elektro-Lkw bereits gut angekommen.“**

Werner Tober, Institut für Fahrzeugantriebe & Automobiltechnik



**3-STERN-BETREUUNG** Pappas Lkw-Verkaufsleiter Reinhard Sisl (Mitte) mit Christian Csenar (links) und Ronald Moser von Daimler Truck Austria.



**STARKE PRÄSENZ** Obereder-Verkaufsleiter Adrian Mayr (Mitte) mit Verena Trauner und Günter Reiningner.

an der Reihe, der mit seinem Programm „50 Shades of Schmääh“ für beste Unterhaltung sorgte. Kristan zeigte eindrücklich, dass er zu Recht zur obersten Kabarett-Liga im Land zählt und begeisterte mit seinem Schmääh. Eine besonders tolle

Idee hatte Fachgruppenobmann-Stellvertreter Artur Waniek, der unter dem Motto „Österreich hilft Österreich“ eine Spendensammlung für Flutopfer lancierte, die von den Besuchern sehr gut angenommen wurde.



**VORFREUDE** Hungrig ging aus der Remise keiner heim ...

**NEW GENERATION DAF XG+**

# Powering your Success

Die neue Generation XG+ hat das Luxuskonzept in der Transportbranche revolutioniert und bietet einen unvergleichlichen Komfort. Zudem hebt dieser Flaggschiff-Lkw auch Effizienz und Sicherheit auf ein neues Level. Das aktuellste Modell ist reich an Innovationen und spannenden Funktionen, die Ihre Betriebseffizienz verbessern und Ihre Fahrer begeistert und optimal unterstützt. DAF Transporteffizienz – Ihr Schlüssel zum Erfolg!

[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)

**A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY**



**SPITZENPOSITION** Der eActros 600 kann mit einem Top-Verbrauch von 103 kW auf 100 Kilometern aufwarten.



**ABRUNDUNG NACH UNTEN** MAN Österreich-Chef Rudi Kuchta mit dem neuen Elektro-TGL.

**MESSEBERICHT: IAA TRANSPORTATION**

# Glatt und doch verkehrt?

Bei der Elektromobilität läuft längst nicht alles rund – das hat sich auf der IAA gezeigt. Die Nachfrage hinkt. Rücken die Verbrenner also wieder mehr in den Vordergrund?

Zieht man den Vergleich zur letzten IAA in Hannover, dann kann man eines festhalten: Vor zwei Jahren strahlten auf allen Ständen der Lkw-Hersteller einzig die Elektromodelle, die Verbrenner kamen so manchem Messebesucher fast versteckt vor. Das hat sich heuer etwas

anders dargestellt – viele aktuelle Dieselmotoren und auch jene mit alternativer Antriebstechnik, wie beispielsweise Biogas, wurden wieder in den Vordergrund gerückt.

Ein Umdenken also? Weit gefehlt, denn die europäische Lkw-Industrie

pocht weiter auf die Elektromobilität, hat aber mit einer europaweit zurückhaltenden Nachfrage zu kämpfen und braucht vor allem rasch die erforderliche Infrastruktur. „Ab heute benötigen wir monatlich 400 neue Ladestellen, um die uns auferlegten Ziele 2030 realisieren zu können“, sagte die frisch gekrönte Daimler Truck Chefin Karin Radström im Rahmen des traditionell am Vorabend der Messe über die Bühne gehenden Presse-Abends des Weltmarktführers.

**Durch 22 Länder Europas**

Die Lkw-Hersteller sind für die E-Transformation modelltechnisch weitestgehend bereit, das zeigte sich auch in Hannover. Selbst batterieelektrisch betriebene Fernverkehrsmodelle stehen am Sprung zur Serienreife. Daimler will >

**WEISSE BALLONS** Hoffentlich mehr als heiße Luft: Wasserstoff-Modell von Volvo.



**SYMBOLIK?** MAN rückte seinen kraftstoff-optimierten Diesel-Lkw ins rechte Licht.

## Ihr Partner für Ladeinfrastruktur in der Transportwirtschaft

Umsetzungs-partner im Projekt „Strom Schlager“

- Konzeptionierung
- Planung
- Infrastrukturmanagement
- Verrechnungssystematik
- Konfiguration
- Inbetriebnahme
- Vor-Ort-Service
- Förderberatung

Interesse an einer Beratung oder wünschen Sie mehr Informationen?

+43 (0) 1 348 47 47  
sales@kw-solutions.at  
kw-solutions.at





**VOLLGELADEN** Daimler Truck Austria Chef Jens Tittel (links) setzt voll auf Elektro, im Gleichklang mit seinem ehemaligen Marketingleiter Marcel Bethscheider. Dessen Nachfolgerin, Ulrike Kobler, zeigt einen der zahlreichen auf der IAA verteilten E-Liebesbekundungs-Sticker von Daimler.



**ÖSTERREICH-BEZUG** Heinz-Jürgen Löw leitet aktuell als Senior Vice President die Nutzfahrzeugsparte von Renault und war in den 2010er-Jahren Chef von Renault Trucks Österreich.



**BESTENS GELAUNT** Der Wingliner darf auf einer IAA nicht mehr fehlen: Hansi Strasser (rechts) mit Fahrzeugbauer Burkhard Wiese.



**BEIDE BLAU** Scania Österreich Direktorin Michaela Boye und Chefredakteur Dittrich in farblicher Eintracht.

ÖSTERREICHER AUF DER IAA

# Rot-weiß-rote Begegnungen

Während unter den IAA-Besuchern wenig österreichische Transportunternehmer anzutreffen waren, entdeckten wir auf den Ständen zahlreiche bekannte Gesichter.



**FARBENSPIEL** „Der Österreichische Transporteur“ durfte auf der IAA nicht fehlen. Der neue DAF-Verkaufsleiter Thomas Stransky zog sofort Parallelen zur auffälligen Lackierung der ausgestellten Fahrzeuge.



**VOR DEM MEGA** Schmitz Cargobull Produktmanagerin Vera Flinkert wird von Österreich-Chef Florian Brüll (links) und dem neuen Vertriebsverantwortlichen Christian Nindl flankiert.



**ABSCHIED** Der langjährige Daimler Truck-Konzernchef Martin Daum (rechts) wurde auf der IAA offiziell verabschiedet, Christian Pesau (IV Arbeitskreis Lkw-Importeure) gratulierte zum Lebenswerk.



**WIEDERSEHEN** Lkw-Importeursprecher Franz Weinberger (rechts) traf den einstigen MAN-Österreich-Chef Thomas Hemmerich, der nun den Vertrieb der Münchner in allen außer-europäischen Märkten verantwortet.



**AUSGEREIFT** Martin Korn (rechts) und Andreas Luellau von Apollo Tyres Austria präsentieren den neuen Mehrzweck-Radialreifen Terra MPT1.

**ZUM TROTZ**

Tschann-Chef Enrico Simma grinsend vor dem XF Electric – auch wenn die E-Nachfrage allgemein weiter hinter den Erwartungen bleibt.



**BESUCH** Schwarzmüller schwänzte die IAA und rief stattdessen unter dem Motto #MehrFürSie Aktionspreise aus. Matthias Paletar und seine Schwester Anna ließen sich das IAA-Treiben trotzdem nicht entgehen.

**PICK-UP-TEST** Sandra Bayer und Michael Ellies von Maxus Motors Austria machten es sich auf der Ladefläche des eTerron 9 bequem.



## FEITZINGER – Qualität aus Österreich!

Spezialkipper-Aufbauten in allen Ausführungen

Unser Servicemobil ist prompt für Sie unterwegs!

www.FEITZINGER.com  
 Brünnenstraße 140-146 A - 2201 Gerasdorf bei Wien  
 T +43 2246 3360, F +43 2246 3360-20  
 E office@feitzinger.com



**HOHER BESUCH** ACEA-Präsident Luca de Meo (links) mit Porsche Austria-Geschäftsführer Wilfried Weitgasser.



**AUF DER „EMOKON“** Christian Csenar mit dem aktuellen Daimler Elektro-Angebot.



**PODIUMSDISKUSSION** Geleitet von Dr. Pesau (Mitte) diskutierten u.a. Minister Brunner, Staatssekretärin Plakolm, ÖAMTC-Generalsekretär Schmerold (links) und Asfinag-Chef Hufnagl.



**GUT AUFGESTELLT** Elektro Tage auf dem Wiener Heldenplatz.



**KLARE WORTE VON ACEA-PRÄSIDENT LUCA DE MEO IN WIEN**

**„China als Partner sehen!“**

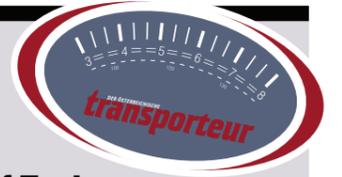
*Unglücklicherweise überschneidend gingen erneut zwei interessante Elektro-Events über die Bühne: Die „Elektro Tage“ in Wien und die „Emokon“ in Teesdorf.*

Da gilt es, sich seitens der Veranstalter künftig besser zu koordinieren: Während sich Flottenbetreiber eher zur Emokon im ÖAMTC Fahrtechnikzentrum hingezogen fühlten, war die hohe automobile Prominenz am Heldenplatz bzw. beim abendlichen VIP-Event im Palais Niederösterreich anzutreffen. ACEA-Präsident und Renault Chef Luca de Meo („wir müssen Partnerschaften mit den chinesischen Autoproduzenten suchen“) machte dort genauso seine Aufwartung wie Porsche Auf-

sichtsratsvorsitzender Hans Dieter Pötsch („Politik führt in Sachen Antriebsfrage Diskussionen, die Menschen verunsichern und verwirren“). Schon am Nachmittag waren u.a. die Minister Kocher und Brunner bei den Elektro Tagen dabei. Erstmals wurde hier auch der Lkw thematisiert – MAN CEO Alexander Vlaskamp untermauerte vor der geladenen VIP-Prominenz die Elektro-Ambitionen der VW-Tochter. „Auch wenn den Übergang zum CO<sub>2</sub>-freien Güterverkehr mehrere Antriebs-

technologien prägen, liegt unser Fokus klar auf der Elektromobilität als Hauptantriebstechnologie“, so Vlaskamp. „Der Wasserstoffverbrenner kann für Spezialanwendungen eine sinnvolle Ergänzung sein, wie auch der Brennstoffzellenantrieb, der derzeit aber noch in der Entwicklung ist.“ Und er ließ seine Pkw-orientierten Zuhörer auch wissen: „Über die gesamte Transformation wird neben der Diesel-Antrieb bis zu seiner vollständigen Ablösung weiterhin eine wichtige Rolle spielen.“

**TACHO(N)ADEL**



**Graf Tacho antwortet ...**

**Wie hoch sind die Strafen, wenn ich nicht auf den „Smart Tacho 2“ umrüsten lasse?**

Je nach Land sind Bußgelder zwischen 1.000 und 4.000 Euro pro Land und Grenzübertritt (!) möglich. In jedem Fall ist es ratsam, die Umrüstung so schnell als möglich durchführen zu lassen, da Kapazitätsengpässe absehbar sind. Die Umrüstungskosten machen im Einzelfall nur einen Bruchteil der möglichen Bußgelder aus, daher gibt es keinen plausiblen Grund noch mit der Umrüstung abzuwarten. Und: Die EU Kommission hat klargestellt, dass es zu keiner Verschiebung der Termine kommen wird!

**Haben auch Sie Praxisfragen zum Tachographen?**

Michael Reim, Continental/VDO schlüpft für „Der Österreichische Transporteur“ in die Rolle des „Graf Tacho“, dem uneingeschränkten Digitacho Experten. Ihre Frage(n) an [graftacho@dertransporteur.at](mailto:graftacho@dertransporteur.at).



**LKW-GAST** MAN-CEO Alexander Vlaskamp.

**Grenzenlos effizient**

Ihr Kerngeschäft ist herausfordernd genug. Wir versorgen Sie effizient. Mit einem Akzeptanznetzwerk von ~ 68.000 Tankstellen in Europa und einer komfortablen Mautabrechnung ohne Zwischenstopp – z. B. über DKV BOX EUROPE. Unsere digitalen Services geben Ihnen dabei volle Transparenz und Kontrolle. Damit Sie sich auf das konzentrieren können, was wirklich wichtig ist: Ihr Kerngeschäft.



YOU DRIVE, WE CARE.

dkv-mobility.com

# TRUCKCHARGE.

Ladelösungen für dein Business: Beratung, Ladeinfrastruktur und Betrieb aus einer Hand – mit TruckCharge.



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



TRUCKCHARGE  
A Daimler Truck brand

11  
2024



# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



FACHVERBAND SETZT AUF PHYSIKER WERNER GRUBER

## Neue Image-Kampagne

Seite 9



### AKTUELLES INTERVIEW

??

Wann und wie startet der Marktführer in die Elektromobilität? MAN-Chef Rudi Kuchta hat die Antwort.

Seite 38

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



**KOOPERATION** Die CEO's von Daimler Truck, Karin Rådström, und der Volvo Group, Martin Lundstedt, bei der Unterzeichnung.

## DAIMLER UND VOLVO HABEN KLARES ZIEL:

# Der selbstoptimierende Lkw

*Daimler Truck und die Volvo Group entwickeln gemeinsam eine softwaredefinierte Fahrzeugplattform.*

**D**aimler Truck und die Volvo Group gründen ein Joint Venture (mit Sitz in Göteborg), um eine gemeinsame softwaredefinierte Fahrzeugplattform und somit ein Lkw-Betriebssystem zu entwickeln, das als Industrie-Standard auch anderen Nutzfahrzeugherstellern angeboten werden soll. Damit wolle man die digitale Transformation der Lkw-Industrie vorantreiben, wie Daimler Truck CEO Karin Rådström hervorhebt: „Die in diesem Joint Venture entwickelte Software und Hardware wird eine entscheidende Rolle dabei spielen, unseren Kunden ein nie dagewesenes Maß an Sicherheit, Komfort und Effizienz zu bieten.“

### Selbstoptimierende Lkw

Martin Lundstedt, CEO der Volvo Group, fügt hinzu: „Wir bündeln unsere Kräfte, um die Software-Architektur neu zu definieren und eine neue Ära selbstoptimie-

render Lkw einzuläuten.“ Im Vordergrund stehe die Spezifikation und Beschaffung zentralisierter Hochleistungssteuergeräte für Nutzfahrzeuge, die große Datenmengen verarbeiten können. Das neue Unternehmen will zudem ein Betriebssystem und Programmierertools entwickeln, auf denen Fahrzeughersteller jeweils eigenständige digitale Fahrzeug-Features entwickeln können. Dies soll die Software- und Hardware-Entwicklungszyklen in Zukunft entkoppeln und den Kunden ermöglichen, digitale Anwendungen drahtlos „over the air“ zu erwerben und zu aktualisieren. Dadurch verbessere sich auch die Effizienz und das Nutzererlebnis, ist man bei beiden Partnern überzeugt. Und man betont, dass man Wettbewerber bleibe und auch zukünftig auf eigenständige Produkte setzen will, einschließlich der jeweiligen digitalen Lösungen. ◀

## LÄNGERE KÜNDIGUNGSFRIST?

**SAISON-FAHRER** Eine interessante Entscheidung des OGH zur Beweislastverteilung in Bezug auf das (Nicht-)Vorliegen einer Saisonbranche im Anwendungsbereich des Kollektivvertrags bezieht sich zwar auf einen Fall aus dem Hotel- und Gastgewerbe, könne aber laut Fachverband 1:1 auf das Güterbeförderungsgewerbe umgelegt werden: Der klagende Arbeitnehmer trägt im Prozess die Behauptungs- und Beweislast dafür, dass in einer Branche Betriebe, die keine Saisonbetriebe sind, überwiegen und die kollektivvertragliche Bestimmung des Pkt 21 lit a KV daher wirkungslos ist, weshalb nicht die kürzere kollektivvertragliche, sondern die längere gesetzliche Kündigungsfrist zum Tragen kommt. Dieser Beweis sei aufgrund der hohen inhaltlichen Anforderungen an das durch den Arbeitnehmer beizubringende Datenmaterial kaum zu erbringen, meint man seitens des Fachverbands.

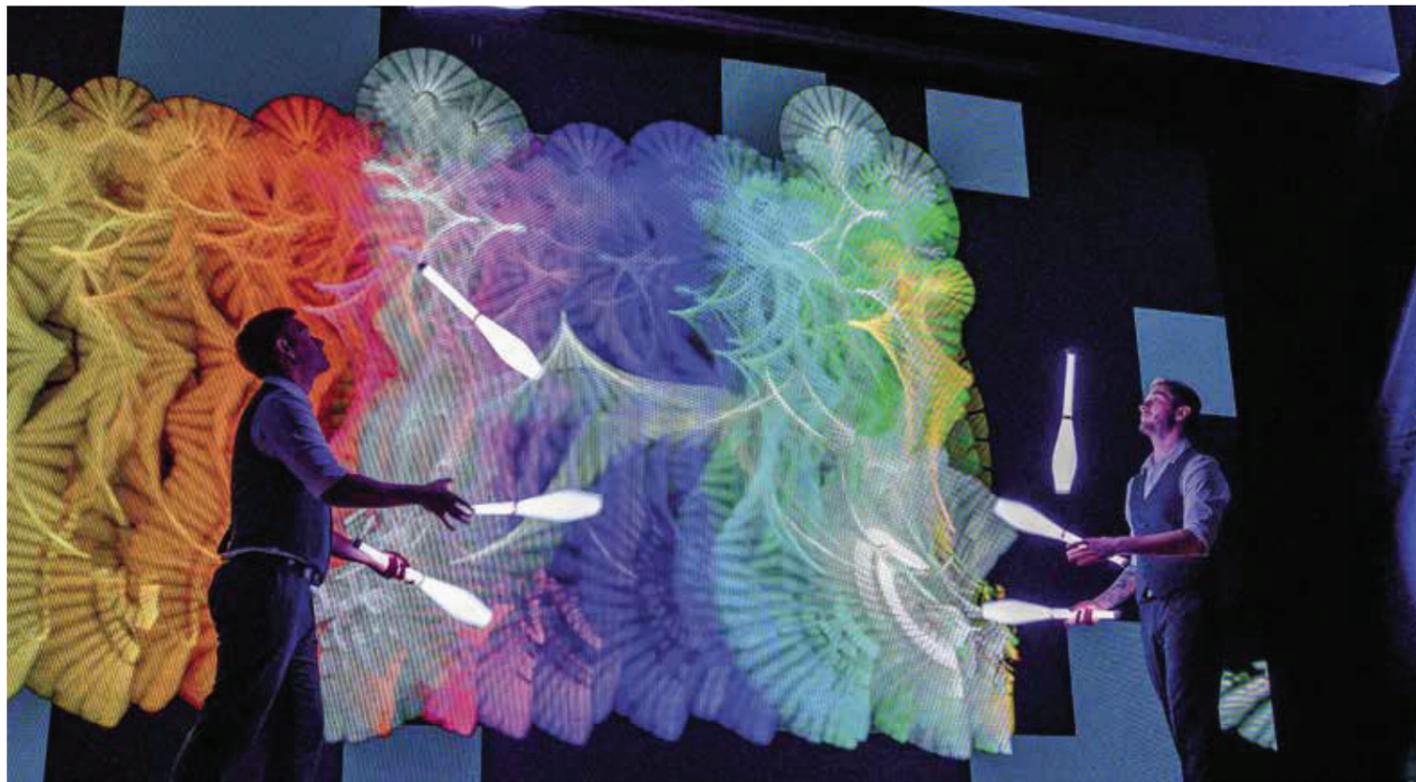
## PUNKTGENAU

### Zumutung, aber nötig

**KOMMENTAR** In Wahrheit – denken Sie, verehrte Leserin, geschätzter Leser das nicht auch? – ist es ja eine veritable Zumutung, dass eine Branche wie das Transportgewerbe eine Image-Kampagne lancieren muss. Eine Branche, die täglich mit ganzer Kraft im Einsatz dafür ist, dass die Versorgungssicherheit jeder Österreicherin und jedes Österreichers gewährleistet ist. So eine Branche kann ein mieses Image haben? Leider ja. Am augenfälligsten zeigt sich das in der Tatsache, dass die Politik weder zuhört, geschweige denn antwortet, sondern Notwendigkeiten und Bedürfnisse des Straßengütertransports schlicht ignoriert bzw. sich damit gar nicht beschäftigen, sich die Hände nicht schmutzig machen will. Insofern ist es einerseits eine Zumutung, dass der Fachverband das Image der Transportbranche aufpolieren muss, andererseits ist es vermutlich einfach notwendig. Interessenvertretung ist das Bohren harter Bretter im unentwegten Kampf mit politischen Entscheidungsträgern. Mit dem bekannten Physiker Werner Gruber ist es dem Fachverband gelungen, einen Top-Mann als Testimonial zu gewinnen, der authentisch und glaubwürdig, augenzwinkernd und mit viel Humor erklärt und letztlich die Anliegen unserer Branche vortrefflich transportiert. Lesen Sie ab Seite 9, wie die jüngst angelaufene Image-Kampagne des Fachverbands ablaufen wird. Wie denken Sie darüber? Schreiben Sie mir.



**Wolfgang Bauer**  
w.bauer@dertransporteur.at



**SHOW MIT EFFEKT** Die Künstler von Jonglissimo zeigten Mut, die Vortragenden brachten die Wahrheit aufs Tapet.

## OBERÖSTERREICH: JAHRESTAGUNG

# Mut zur Wahrheit

Die aktuell enormen Herausforderungen standen im Fokus der Jahrestagung der OÖ Transporteure. Obmann Günther Reder appellierte eindringlich an die Politik, die entscheidenden Weichen zu stellen.

Die Jahrestagung der oberösterreichischen Transporteure ist ein verlässliches Besuchermagnet. Das Kultur- und Seminarzentrum in Hörsching war auch heuer bis auf den letzten Platz gefüllt. Unter dem Motto „Ohne Transport läuft gar nichts“ hatte die OÖ Fach-

durch die Hochwasserkatastrophe gezeichneten Wochen hätten die OÖ Transporteure einmal mehr ihre Verlässlichkeit bewiesen, betonte Fachgruppenobmann Günther Reder in seinem Vortrag: „2.000 Betriebe mit 25.000 Mitarbeitern stellen tagtäglich die Güterversorgung in unserem Land sicher und sorgen für verlässliche und funktionierende Lieferketten.“

### Reduktion auf Klimaschutz

Der Transport ist der „Blutkreislauf der Wirtschaft“ – damit das so bleibe, bedürfe es essenzieller Änderungen, betonte Reder. Und forderte von der Politik: „Mut zur Wahrheit und Bereitschaft zum Handeln“. Konkret: Einen Belastungsstopp in puncto Steuern und Abgaben, insbesondere ein Ende des jährlichen Mauterhöhungsautomatismus – 2025 steht erneut eine Erhöhung um satte 12,5 Prozent ins Haus (wir berichteten). Zudem ein erneuter Anstieg der CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit Jahreswechsel. Weiters

müsse man die illegale Kabotage verstärkt in den Fokus rücken. In Bezug auf den Fahrermangel gelte es, konkrete Maßnahmen zu setzen, Stichwort: Lkw-L17 bzw. Aufnahme in die Mangelberufsliste.

Neben globalen Herausforderungen und überzogenen EU-Vorgaben, gebe es auch zahlreiche bundesweite Faktoren, die Österreich selbst in der Hand habe: „Schmerzhaft für uns ist, dass die Verkehrspolitik in den letzten fünf Jahren auf Klimaschutz reduziert wurde.“ Dies habe zu einem Stillstand bzw. zu einer Verhinderung wesentlicher Infrastrukturmaßnahmen geführt. Stattdessen würden die heimischen Transporteure mit kontinuierlich steigenden Abgaben, grotesken Bürokratieauswüchsen und einer „gnadenlosen Anti-Transport-Ideologie“ belastet.

### Mit Scheuklappen ...

Dass die Verkehrspolitik in Bezug auf das Transportgewerbe mit Scheuklappen

Foto credit: Wolfgang Smlinger / Cifyfoto



**DEZIDIERT** Fachgruppenobmann Günther Reder wandte sich mit konkreten Forderungen an die Politik.



**GUT BESUCHT** Vor dem Kultur- und Seminarzentrum Hörsching waren die aktuellsten Lkw-Modelle zu begutachten, weitere Partner der Branche präsentierten ihre Produkte und Dienstleistungen.

agiere, beweise auch ihre Position zum Thema Antriebsarten. Der Fokus des Ministeriums liege ausschließlich auf der Elektromobilität. Problematiken wie die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßennetz bzw. heterogene Anforderungen der Transporteure würden ganz und gar negiert. „Wir bekennen uns zum ökologischen Wandel. Dieser wird aber ohne Technologievielfalt nicht gelingen“, ist Reder überzeugt. Sämtliche Varianten, die zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen, müssten Anerkennung finden: Von Wasserstoff, Biokraftstoffen, LNG bis zu

E-Fuels. „Abgesehen davon ist jedem, der die Augen vor der Wirklichkeit nicht verschließt, klar, dass auch konventionelle Antriebsarten kurz- und mittelfristig weiterhin eingesetzt werden“, betonte der Fachgruppenobmann.

In dieselbe Kerbe schlug Bernhard Simmerer, Transportunternehmer aus Pasching, Ausschussmitglied und als Diplomingenieur für Maschinenbau und Verkehrstechnik Fachexperte: „Es wird definitiv einen Mix verschiedenster Antriebsformen brauchen, damit die Energiewende im Transport zu bewälti-

gen ist. Die Herausforderungen in diesem Zusammenhang sind enorm. Aber bewältigbar ist es“, so Simmerer.

### Digitale Transformation

Eine weitere Herausforderung für das Transportgewerbe sei die digitale Transformation. Allerdings auch eine erhebliche Chance: „Die Digitalisierung und vor allem Anwendungen der Künstlichen Intelligenz (KI) in der Touren- und Routenplanung unterstützen uns dabei, effizienter zu werden und zudem die Ressourcen zu schonen“, ist Fach-



**PODIUMSDISKUSSION** Blick in die Lkw-Zukunft (von links): Andreas Mayer (MAN), Ronald Moser (Daimler Truck), Jochen Bublitz (DAF Tschann), Berthold Zeilemayer (Iveco), Harald Maringer (F-Trucks), Erich Plochberger (Volvo Trucks).



**STROMSCHLAGER** Elektro-Pionier Hubert Schlager erzählte von seinem ambitionierten Projekt, das wir ja in Form einer Serie begleiten.



**ENGAGIERT** Fachgruppenobmann-Stellvertreter Michael Hofstädter berichtete von den zahlreichen Aktivitäten der Fachgruppe.



**EXPERTISE** „Die Energiewende im Transport ist enorm herausfordernd, aber bewältigbar“ – Ausschussmitglied Bernhard Simmerer.

gruppenobmann-Stellvertreter Hubert Schlager überzeugt.

Günther Reders zweiter Stellvertreter Michael Hofstädter präsentierte sodann die zahlreichen Initiativen, die von Seiten der Fachgruppe gesetzt wurden. Die „Lkw – Friends on the Road“-Botschaft sei sowohl im Rahmen der Jänner-Rallye in und um Freistadt (bei der Jänner-Rallye von 5. bis 7. Jänner 2025 werde man erneut als Hauptpartner auftreten) als auch beim „Woodstock der Blasmusik“-Fest in Ort im Innkreis vortrefflich unter die Besucher gebracht worden. Außerdem sei die Roadshow im Rahmen des Linzer Stadtfestes überaus erfolgreich gewesen. Die Winterfahrttagung in Leogang habe traditionell wertvolle Informationen geboten und werde auch im kommenden Jahr von 22. bis 25. März im Krallerhof in Leogang über die Bühne gehen.

#### Publikums-Voting

Beim mittlerweile traditionellen Publikums-Online-Voting definierten die Besucher eine Priorität, auf die die Fachgruppe fortan den Fokus legen sollte bzw. was die dringendsten Forderungen der Branche an die künftige Bundesregierung sein sollten. Hierbei fiel die Antwort überaus klar aus: Mehr als 40 Prozent

sprachen sich für eine Reduktion der Steuern und Abgaben aus. Fast jeder Vierte forderte weniger Bürokratie. An dritter Stelle der Forderungsliste standen Maßnahmen gegen den Lenkermangel.

#### Wohin die Reise geht

Aufschlussreich war schließlich die Podiumsdiskussion der Vertreter der Lkw-Hersteller, moderiert von Christian Strasser. Wohin werde die Reise in puncto alternativer Antriebe bzw. CO<sub>2</sub>-Reduktion gehen? „Bei uns liegt der Fokus auf dem batterieelektrischen Antrieb“, sagte Andreas Mayer von MAN. „Das haben wir zuletzt auch im Rahmen der Nutzfahrzeug-Messe in Hannover gezeigt. Für das eTGX 6x2-Fahrgestell haben wir ein Batterie-Pack mit einer siebten Hochvolt-Batterie vorgestellt, die für eine Reichweite von über 600 Kilometer sorgt. Außerdem einen elektrisch betriebenen 12-Tonner mit 6,5 Tonnen Nutzlast und einer Reichweite von 240 Kilometern.“

#### Allheilmittel?

„Bei uns geht's ebenfalls eindeutig in Richtung batterieelektrischer Antrieb“, betonte Ronald Moser von Daimler Truck. Die größte Herausforderung sei momentan, dass man gleichsam parallel

sämtliche Antriebsarten weiterentwickeln müsse. Neben dem klassischen Verbrennungsmotor und sämtlichen alternativen Antrieben komme noch die Digitalisierung hinzu, die in allen Bereichen relevant sei.

Jochen Bublitz von DAF Tschann kritisierte, dass die Elektromobilität lange Zeit als „Allheilmittel“ für die Branche dargestellt worden sei, bekannte sich entschieden zur Technologie-Offenheit und betonte, dass es zweifellos zu begrüßen sei, dass das Thema HVO100 zunehmend an Bedeutung gewinnen würde.

Berthold Zeilemayer sagte, dass es auf der von Iveco sogenannten „Straße der Veränderung“ darum gehe, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um Transporteuren für alle Einsätze optimale Lösungen zu bieten. Mit dem neuen eMoovy – entwickelt in Kooperation mit Hyundai – betrete Iveco ein weiteres Marktsegment. „In Hannover haben wir außerdem das S-e-Way-Fahrgestell mit vier, fünf und sieben Batterien in diversen Einbauvarianten vorgestellt“, so Zeilemayer.

Harald Maringer von F-Trucks erwähnte die Markteinführung des F-Max in der EU im Jahr 2019, der seitdem kontinuierlich verbessert wurde. In Hannover sei mit dem EcoTorq 2 das



„Die Transportbranche ist aktuell einem Stresstest ausgesetzt.“

FG-Geschäftsführer Christian Strasser

**AUSGEZEICHNET** Karl Watzinger (in Begleitung von Gattin Anita) bekam für sein 20-jähriges Engagement in der Fachgruppe die Wirtschaftsmedaille in Silber von Christian Strasser (links) und Günther Reder überreicht.



#### LOKALMATADOR

Der Sieger der diesjährigen Jänner-Rallye, Michael Lengauer, hatte ein Bild mit den engagierten Funktionären als Überraschung im Gepäck.

Update präsentiert worden, „damit sind wir absolut HVO-bereit“, so Maringer.

Erich Plochberger von Volvo Trucks betonte, dass es für sämtliche neue Technologien eines „Innovationsgeistes“ bedürfe, den er bei den OÖ Transporteuren im Besonderen spüre. Oberösterreich sei für Volvo Truck der wichtigste Markt

im Land. „Als wir vor zweieinhalb Jahren die ersten Elektro-Lkw nach Österreich gebracht haben, brauchte es auch Kunden, die bereit für Innovationen sind.“ Aktuell seien in Österreich rund 80 Elektro-Fahrzeuge im Einsatz. „Das funktioniert. Im Bereich Müll, genau so im Segment Kühlkoffer, etc.“

Europaweit würden 40% der Transporte unter 300 km durchgeführt. Dafür gebe es mit der E-Mobilität eine funktionierende und – in Anbetracht der ENIN-Förderung – auch wirtschaftlich darstellbare Technologie. Volvo setze auch auf Wasserstoff, der Fokus liege aber in jedem Fall auf der Elektromobilität. **WOB**

## LEICHTIGKEIT TRIFFT EFFIZIENZ



Jetzt LIGHT PLUS entdecken.

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

Ihr Kögel Ansprechpartner in Österreich und der Schweiz

Roland Mayer

Mobil: +43 664 1934059

E-Mail: [roland.mayer@koegel.com](mailto:roland.mayer@koegel.com)



**INSPEKTION** Nehmen den Volvo FH Electric genau unter die Lupe: Hubert Schlager, Niki Glisic Junior und Christian Schmuck (von links).



## Eine Frage des Vertrauens

*Im siebten Teil unserer Serie geht's um Service und Wartung der Elektro-Lkw. Hubert Schlager wendet sich an Werkstätten seines Vertrauens. Was es diesbezüglich für einen Transportunternehmer zu beachten gilt.*

Im Arbeitsalltag mit den Stromern läuft's wie am Schnürchen, sagt Hubert Schlager, der Elektrik-Pionier aus dem oberösterreichischen Saxen. Insgesamt 275.000 Kilometer haben die drei Volvo FH Electric bislang zurückgelegt, rund 70.000 Kilometer der eActros 400 von Mercedes-Benz. Zusammen also haben die vier Elektro-Lkw bislang 345.000

Kilometer absolviert. Probleme habe es – abgesehen von einigen Ladeabbrüchen zu Beginn und diversen Softwarefehlern de facto nicht gegeben, zieht Schlager eine zufriedene Zwischenbilanz. Im aktuellen Teil unserer Serie wollen wir uns auf Wartung und Service der Stromer konzentrieren. Was ist Schlager hierbei wesentlich? Wen vertraut er? Und wie sieht's mit den Kosten aus? „Für uns tatsächlich essenziell ist die Nähe zur Werkstätte. Es ist entscheidend, dass unsere Elektro-Lkw möglichst nahe unseres Standorts in Saxen abgestellt und gewartet werden können“, erklärt der ambitionierte Unternehmer. „Bei der Rückkehr von Touren stellen wir die Fahrzeuge ab, diese bleiben über Nacht stehen, und die Fahrer erhalten einen Pkw, um zum

Standort zurückzukommen.“ Der wichtigste Faktor ist zweifellos ein vortreffliches Vertrauensverhältnis.

### Serviceverträge

Was die nun anfallenden Kosten für Service und Wartung der Elektro-Lkw betrifft, ist die Antwort eine knappe und eindeutige: „Am Anfang erhielten wir Angebote für Serviceverträge, die teilweise doppelt so teuer waren wie für Diesel-Lkw. Nach intensiven Verhandlungen konnten wir allerdings die Verträge auf ein akzeptables Niveau anpassen, sodass diese nun ungefähr jenen Konditionen von Diesel-Lkw entsprechen“, erklärt Schlager. Der seit gut 20 Jahren generell auf Serviceverträge besteht, damit sämtliche Risiken abge- >



### STROM-SCHLAGER

**DIE SERIE** Wir begleiten Transportunternehmer Hubert Schlager aus dem oberösterreichischen Saxen, der bis 2030 seinen kompletten Fuhrpark auf Elektro-Lkw umstellen will, bei seiner „Mobilitätsrevolution“.



**ZUFRIEDEN** Hubert Schlager mit Franz Ebner, Betriebsleiter Pappas Amstetten (Mitte) sowie Kfz Meister Andreas Helm.

deckt sind und die Kosten für Service und Wartung keine bösen Überraschungen in sich bergen.

„Wir sind zu 100 Prozent Servicevertragskunden. Nicht der Kaufpreis des Fahrzeugs allein ist relevant, sondern der Fahrzeugpreis plus Servicevertrag.“ Aktuell geht’s um drei Volvo FH Electric und einen eActros 400 – Schlager hat aber bereits weitere sieben Fahrzeuge bestellt: Drei eActros 600, drei MAN eTGX und auf welche Marke die Entscheidung für den siebten Stromer fallen wird, sei noch nicht entschieden. „Der Österreichische Transporteur“ wollte sich ein präzises und detailliertes Bild machen und besuchte gemeinsam mit Hubert Schlager die Werkstätten seines Vertrauens.

#### HV-Ausbildung Voraussetzung

Erste Station: Petschl Werkstätten in Perg. Mit einer Entfernung von 18 Kilometern von Saxen zu den Ansprechpartnern Niki Glisic Junior und Betriebsleiter Christian Schmuck ist Schlagers wesentliche Anforderung, die Nähe zur Werkstätte, hervorragend erfüllt. Darüber hinaus ist das Vertrauensverhältnis ein optimales, zumal Schlager seit 2008, als sich Glisic und Schmuck anschickten, die heute renommierte Werkstätte aufzubauen, überaus zufriedener Kunde bei Petschl ist. Der namhafte Servicepartner

von MAN, Iveco, Volvo Trucks und Renault Trucks hat sich in den vergangenen Jahren in minutiöser Detailarbeit fit für Service und Wartung von Elektro-Lkw gemacht.

Von den insgesamt 56 Mitarbeitern haben alle die HV1-Ausbildung absolviert, die bereits bei einem Reifenwechsel eines Stromers vorausgesetzt ist, sagt Niki Glisic. Was es genau braucht, um Elektrofahrzeuge tatsächlich reparieren und warten zu dürfen, erklärt Christian Schmuck: „Nach der HV2-Schulung darf der Mechaniker das Fahrzeug spannungsfrei schalten. Nach der HV3-Schulung dürfen Arbeiten am Fahrzeug, unter Spannung verrichtet werden. Über diese Ausbildung verfügen acht unserer Mitarbeiter, davon fünf Meister.“

#### Spezialwerkzeug

Die Investitionen für die Schulungen und das benötigte Spezialwerkzeug würden sich insgesamt auf zirka 30.000 Euro belaufen, so Glisic. Der Grundsatz von Petschl sei, „die Instandhaltungskosten für unsere Kunden möglichst niedrig zu halten“, betont Glisic. „Wir haben beim E-Lkw noch den selben Stundensatz wie beim Verbrenner. Wie das künftig sein wird, wird sich weisen.“ Auch er hebt die so wesentliche Vertrauensfrage hervor: „Das Aufsuchen einer Werkstätte sei wie der Besuch bei einem Doktor. Niemand geht gern hin, aber jeder ist froh, wenn er einen Ansprechpartner hat, dem er ganz und gar vertrauen kann.“ Man repariere aus Überzeugung wirtschaftlich. Deshalb sei man in den letzten Jahren so gewachsen, bringt es der Geschäftsführer auf den Punkt. Die Arbeiten an Elektro-Lkw unterscheiden sich laut Christian Schmuck deutlich von jenen an einem Lkw mit Verbrennungsmotor: „Elektro-Lkw haben weni-

ger bewegliche Teile. Das bedeutet einen geringeren Verschleiß, der durch eine geringere Menge an Flüssigkeiten verstärkt wird. Heißt: Es gibt praktisch keinen Ölwechsel mehr, keinen Getriebeschaden, keinen kaputten Turbo, keine Probleme mit der Abgasrückführung, keine kaputte Kupplung etc.“

#### Weniger Bremsengriffe

Elektro-Lkw weisen durch die Rekuperation erheblich weniger Bremsengriffe auf, was zu signifikant geringerem Verschleiß führt. Im Gegensatz zum Pkw werde der Lkw aber immer auch z.B. Auflieger, Hänger, Kran oder Ladebordwände zu reparieren haben. Es bleibe unterm Strich genug zu tun. Was das Arbeiten am Stromer betrifft, habe es bei den Mitarbeitern – so wie bei Schlagers Fahrern – laut Glisic anfangs Skepsis gegeben, eine gewisse Angst vor dem Neuen.

Diese Problematiken seien mittlerweile vollends behoben, betont Glisic. Schlagers Werkstatterfahrungen mit den drei Volvo FH Electric gestalten sich jedenfalls äußerst zufriedenstellend: „Insgesamt verliefen die Werkstattbesuche problemlos. Die häufigsten Herausforderungen betreffen Softwarefehler und kleinere Bauteile wie Kompressoren. Ein Druckluftkompressor musste einmal gewechselt werden, aber im Grunde gab es keine schwerwiegenden Vorfälle.“

#### Fundamentale Veränderungen

Wir fahren weiter zu Pappas in Amstetten. Mit einer Entfernung von 23 Kilometern von Saxen nach Amstetten zu den Ansprechpartnern Franz Ebner (Betriebsleitung) und Andreas Helm (Kfz Meister, Lkw und Transporter) ist auch hier Schlagers Anforderung, eine möglichst nahe Werkstätte zu seinem Betriebsstandort zu haben, absolut erfüllt. Der Elektro-Pionier konzediert: „Es ist uns besonders schwergefallen, eine andere Marke wie Mercedes-Benz dazu zu nehmen, weil grundsätzlich die Kaufentscheidung eines Fahrzeugs auf den möglichst praktischen Umgang mit der Werkstätte basiert.“

Bisher habe man ganz und gar auf eine Werkstatt vertraut, nämlich auf Petschl in Perg, sich auf eine weitere einzulassen, sei selbstverständlich eine enorme Herausforderung. Bei Pappas in Amstetten fühlte sich Schlager von Anbeginn in besten Händen. Die Elektromobilität beim Lkw sei für Mercedes-Benz gleich-

sam Neuland. Das Transportwesen stehe vor riesigen Herausforderungen. „Bei uns im Servicebereich verschiebt sich momentan überaus viel“, sagt Betriebsleiter Ebner. Obwohl man zahlreiche wertvolle Erfahrungen in puncto E-Mobilität beim Pkw im Lauf der Jahre sammeln konnte, stehe man erst am Start zu all den fundamentalen Veränderungen, die Elektro-Lkw mit sich bringen würden. Auf einige Synergien könne man zurückgreifen, große Differenzen gebe es dennoch in jedem Fall. Prinzipiell stehen Werkstätten vor der großen Herausforderung, sowohl Lkw mit Verbrennungsmotoren als auch Elektro-Lkw kompetent warten und servicieren zu müssen. Ein Problem bestehe, was die Ausbildung betrifft: „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass Berufsschulen offenkundig immer noch nach alten Lehrplänen unterrichten“, sagt Ebner. Das Thema Elektromobilität werde noch kaum vermittelt. Jeder neue Lehrling brauche gleichsam eine Hochvolt-Sensibilisierung, um sodann die ersten Schritte gehen zu können.“

#### Hohe Ausbildungskosten

Fünf Mitarbeiter von Pappas in Amstetten haben die Ausbildung, um auch Elektro-Lkw reparieren zu dürfen. Geführt werden diese von Kfz Meister Andreas Helm. Auch hier seien die Mitarbeiter anfangs skeptisch gewesen. In der Zwischenzeit gibt’s diesbezüglich allerdings keine Probleme mehr. Das Thema E-Mobilität sei zweifellos mit enormen Kosten verbunden, betont Franz Ebner. Zusätzlich notwendiges Equipment darüber hinaus würden höhere Stundensätze bei Stromern bedingen. Aufgrund von weniger Ver-

schleißteilen, geringerem Wartungsaufwand und definitiv weniger Werkstattaufenthalt würden die Kosten unterm Strich im Grunde identisch sein. Wobei Ebner hervorhebt, dass es darum gehe, die Lebenszykluskosten am Radar zu haben, nicht nur die Servicekosten. Für Hubert Schlager ist das im Grunde nicht relevant, weil er ja über einen Servicevertrag verfügt.

#### Euro 7 ersparen ...

Bei Familie Schlager geht es in Bezug auf die Realisierung ihres ambitionierten Projekts weiterhin Schlag auf Schlag. Noch in diesem Jahr erfolgt die Erweiterung des Speichers von derzeit 800 Kilowatt auf 1,6 Megawatt. Von Mai bis jetzt hat man energietechnisch eine Autarkie von beeindruckenden 57 Prozent erreicht. Am Ende des Jahres werden es – in Anbetracht der kommenden

kalten Jahreszeit – nach Hubert Schlagers Schätzungen immerhin noch ca. 40 Prozent sein. Noch im Dezember soll der bereits bestellte Stromer von Scania auslieferfertig sein – der Lieferzeitpunkt war wegen Batterieproblemen mehrfach verschoben worden. Und im nächsten Jahr kommen die erwähnten drei eActros 600 und die drei MAN eTGX. Für den Scania braucht Schlager dann allerdings sozusagen seine dritte Werkstätte des Vertrauens. Und eines verrät uns er bislang so dezidiert noch nicht gesagt hatte: Die neu kommenden Herausforderungen durch die Euro 7-Norm sind ein essenzieller Grund für die Entscheidung gewesen, auf Elektro-Lkw umzustellen. „Ich will mir Euro 7 schlicht nicht antun.“ Seinen letzten Diesel-Lkw hat Schlager im Jahr 2022 gekauft.

WOB



**AUSBILDUNG** Ohne HV-Schulung geht beim E-Lkw nichts: Das erlebt auch Leonie Ott, die im August mit ihrer Lehre bei Pappas begonnen hat.

#### WIE GEHT'S WEITER?

In der nächsten Ausgabe: Welche Überlegungen, Bedenken, Hoffnungen und Erwartungen hatten Hubert Schlager, Gattin Regina und Junior-Chefin Gloria in Bezug auf den Umstieg auf Elektro-Lkw und was war der wesentliche Auslöser für die Entscheidung?

# NOITAGIVAN

Sie verstehen nur Japanisch? Lesen Sie nochmal rückwärts! ... Immer vorwärts geht es mit:



Der neue eActros 600  
**CHARGED TO CHANGE.**

Ein neues Kapitel des Transportgewerbes:  
Der eActros 600 für den Fernverkehr ist vollelektrisch,  
nachhaltig und profitabler als je zuvor.



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



DER ÖSTERREICHISCHE  
**transporteur**

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

*Frohe  
Weihnachten*



**STUMMER**  
ZELLER GRUPPE  
WÜNSCHT  
FROHE WEIHNACHTEN



**SO WOLLEN WIR POLITIKER!**  
**Blutgruppe Diesel**

Transportunternehmer Christof Bitschi ist  
neuer Verkehrslandesrat in Vorarlberg.  
Welche Ziele hat er?

Seite ??

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

**PUNKTGENAU**

**Appell an die Politik**

**KOMMENTAR** Bei jedem unserer Interviews und immer, wenn wir an Branchenveranstaltungen teilnehmen, ist der Tenor derselbe: Unsere Interessenvertreter – auf Landes- und Bundesebene – und zahlreiche Transportunternehmer, mit denen wir reden, verleihen ihrer Hoffnung Ausdruck, dass sich politisch im Zuge der Regierungsbildung etwas ändert. Aus einem „Infrastrukturministerium mit Verkehrsabteilung“ müsse wieder ein Verkehrsministerium werden, wie es Fachverbandsobmann Markus Fischer auf den Punkt bringt. Nach „fünf vergeudeteten Jahren“ (so der häufig vernommene Ausdruck) mit Ministerin Gewessler, könne es künftig nur besser werden. Dass sich die Ministerin in der gesamten Legislaturperiode konsequent geweigert hatte, mit Branchenvertretern zu reden, ist einerseits armselig, andererseits ein veritabler Skandal. Insofern kann es tatsächlich nur besser werden. Die entscheidende Frage wird sein, welche Partei fortan den Verkehrsminister stellen wird. Mit diesem Ministerium, um das sich – salopp gesagt – niemand reißt, sei parteipolitisch nichts zu gewinnen, heißt's oft, im Sinne von: Damit kann man sich als Partei kaum profilieren. Eventuell sollte dieser Ansatz einmal generell hinterfragt werden. Was spräche dagegen, eine vernünftige, dezidiert nicht transportfeindliche und nicht autofahrerfeindliche, dennoch ökologisch fortschrittliche und ambitionierte Politik mit ganzer Kraft zu versuchen und sich damit als Wirtschaftspartei der Zukunft zu profilieren?



**Wolfgang Bauer**  
w.bauer@dertransporteur.at

**Transformationsexperte**

**PERSONALIA** Achim Puchert ist neuer CEO von Mercedes-Benz Trucks und somit Nachfolger von Karin Rådström, die ja nun wie berichtet an der Spitze der Daimler Truck Holding steht. Der 45-jährige ist seit 2002 (!) bei Daimler tätig, hat u.a. Erfahrung in Führungspositionen in Asien gesammelt und zuletzt das Südamerika-Geschäft für den Konzern auf Vordermann gebracht. Entscheidende Kriterien waren laut Aufsichtsratsvorsitzendem Joe Kaeser „Teamgeist, Führungsstärke und einschlägige Erfahrung in der Restrukturierung und profitablen Weiterentwicklung von Geschäften.“ Rådström bezeichnet Puchert als „erfahrenen Strategen und Transformationsexperten“, der durch Befähigung führe „und so seine Teams zu Höchstleistungen motiviert.“



**NEUER MB-CEO** Achim Puchert.

**Kollektivvertrag: +3,8 Prozent**

**VORAB-INFO** Für Fahrer im Güterbeförderungsgewerbe wird der KV-Mindestlohn ab 1. Jänner 2025 (in den Lohnkategorien 1–7 sowie den Lehrlingseinkommen) um 3,8 Prozent erhöht. Eine Mitarbeiterprämie kann für 2024 steuerfrei ausbezahlt werden – so das Verhandlungsergebnis. Diese Änderungen treten allerdings erst mit beidseitiger Unterschrift und entsprechender Hinterlegung des Kollektivvertrages in Kraft. Dies ist zu Drucklegung

dieser Ausgabe noch nicht geschehen! Gleiches gilt für den KV-Abschluss für Angestellte in Güterbeförderung und KT: U.a. werden hier die monatlichen KV-Mindestgehälter um 80 Euro (brutto) erhöht. Die Staffelung der Lehrlingseinkommen wird von 40 auf 45 Prozent (im ersten Lehrjahr) bzw. 55 auf 60 Prozent (im zweiten Lehrjahr) angepasst. Auch hier wird eine steuerfreie Mitarbeiterprämie für 2024 möglich sein.

**Friends am Schnee**

**MOTORSPORT** Die 38. LKW Friends on the road-Jännerrallye wird von 3. bis 6. Jänner im Raum Freistadt wieder rasanten Motorsport bieten und zugleich die Botschaften des Güterbeförderungsgewerbes transportieren!



Daniel Fessl



**FERNVERKEHR** Beim eActros 600 wird erstmals der komplette Bau in einer Produktionshalle erledigt.

**Serienstart!**

**E-FERNVERKEHR** Der Serienstart des batterieelektrischen Fernverkehrsmodells eActros 600 ist im Mercedes-Benz Werk Würth erfolgt. Er wird auf der bestehenden Montagelinie der Würther A-Baureihen-Produktion gefertigt, parallel und flexibel neben den Lkw, die einen Dieselantrieb bekommen. In dieser Produktionshalle erhält er auch sämtli-

che elektrische Komponenten. Am Ende des Bands erfolgt die Inbetriebnahme des Gesamtsystems: Ab dann ist der Lkw fahrbereit und durchläuft schließlich den Finish-Prozess und die Endabnahme wie alle anderen Lkw auch. Der eActros 600 ist somit der erste elektrische Lkw aus Würth, dessen kompletter Aufbau in einer Produktionshalle

stattfindet. Der Umbau der Montagebänder sowie die Integration des eActros 600 in die Linienfertigung sind schrittweise erfolgt. Die bisherigen Elektro-Lkw Modelle eActros 300/400 und eEonic verlassen ja für die Montage der elektrischen Antriebskomponenten die Produktionshalle, um im Würther Future Truck Center elektrifiziert zu werden.



**FROHE WEIHNACHTEN!**  
wünscht FAUN AUSTRIA



*Eine geschätzte Tradition!*

Wie jedes Jahr fand auch

heuer die jährliche

Scheckübergabe statt.

Unterstützt wurden die

Behindertenhilfe Stockerau &

die Hochwasseropfer in NÖ.

18 Vergleichstests – sogenannte Actros Duels – hat der Mercedes-Benz Actros L in Österreich in diesem Jahr absolviert. Wie hat er dabei abgeschnitten?

Seit fast 10 Jahren fordert der Actros den effizientesten Lkw eines Transportunternehmens zum Duell. Die Bedingungen dazu sind einfach erklärt: Er übernimmt in dessen Fuhrpark die Aufgaben eines Wettbewerbsfahrzeugs und fährt für drei Wochen dessen Ladung und Route. Im Anschluss werden die Karten auf den Tisch gelegt.

#### Deutlich weniger Verbrauch?

Seit seiner Markteinführung im Juni 2021 markiert der Actros L das Premium-Segment schwerer Lkw mit Dieselantrieb von Mercedes-Benz Trucks. Neben deutlich gesteigertem Fahrkomfort ste-

## ACTROS L FORDERT ZUM DUELL

# Karten auf den Tisch

hen umfassende Sicherheits- und Assistenzsysteme sowie bestmögliche Arbeits-, Fahrbedingungen im Mittelpunkt. Aber allem voran will der Actros L mit zuverlässiger, kraftstoffsparender Fahrzeugtechnik, niedrigeren Kosten und höheren Erträgen punkten – sprich: effizienter als der Mitbewerber sein. Bis zu vier Prozent werden dabei versprochen – die 3. Generation des OM 471 Motors liefere also gehöriges Sparpotenzial.

In Österreich stehen drei Actros L 1851 bzw. 1853 für Duelle zur Verfügung. Die Fahrzeuge sind für den Fernverkehr ausgestattet. Sie verfügen über umfangreiche serienmäßige Sicherheitsausstattung inklusive Active Brake Assist 5, Stabilitätsregel-Assistent, Spurhalte-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent sowie MirrorCam. Die hohe Effizienz

wird erreicht mit dem Fahrassistenzsystem Active Drive Assist 2 und dem vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control, der bekanntlich Straßenverlauf, Gefälle, Steigungen usw. vorab erkennt, Schaltzeitpunkte, Gangwahl und Geschwindigkeit automatisiert anpasst.

#### Das Ergebnis

Im Rahmen der Actros Duels 2024 sind die drei Fahrzeuge in 18 Duellen gegen Wettbewerbsfahrzeuge angetreten. Auf über 125.000 Kilometern konnte laut den Daimler Truck Austria Verantwortlichen ein Verbrauchsvorteil von durchschnittlich 7,77 Prozent nachgewiesen werden. Der durchschnittliche Verbrauchsvorteil lag bei 2,38 Litern pro 100 Kilometern. Mithilfe des Telematikdienstes Fleetboard wurden Fahrweise, Verbrauch und

Performance verglichen und der Fahrer oder die Fahrerin entsprechend geschult.

#### 2025: ProCabin

Bereits nächstes Jahr werden die drei Actros Duell Fahrzeuge gegen die nächste Generation getauscht: Die futuristisch designte ProCabin soll zu einer weiteren Kraftstoffeinsparung von bis zu drei Prozent führen. Zusätzlich erhofft man sich von der neuen Generation des OM 471 Motors eine Effizienzsteigerung. Auch die Sicherheitssysteme wurden weiterentwickelt: Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2 und viele weitere übererfüllen die Vorgaben der General Safety Regulation. <

**ACTROS DUEL** Der Mercedes-Benz Actros L fordert zum Duell.



**FEITZINGER – Qualität aus Österreich!**

Spezialkipp-Aufbauten in allen Ausführungen



Unser Servicemobil ist prompt für Sie unterwegs!



www.FEITZINGER.com

Brünnerstraße 140-146  
A - 2201 Gerasdorf bei Wien

T +43 2246 3360, F +43 2246 3360-20  
E office@feitzinger.com

Der neue Actros L mit ProCabin

# DIE NEUE FORM DER EFFIZIENZ.

**Design, das sich auszahlt:** Das wegweisende Fahrerhaus des neuen Actros L verbindet Aerodynamik, Komfort und Sicherheit – für noch mehr Effizienz auf der Straße.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

