

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

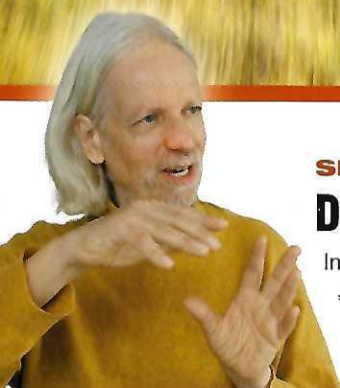
Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



RENAULT TRUCKS T HIGH SMART RACER

Smart im Kraftstoffverbrauch

Seite 26



SEBASTIAN KUMMER

Diskurs mit Strom-Schlager

Im Gespräch mit Hubert Schlager: Wie der „Logistik-Professor“ die Chancen von Elektro-Lkw hierzulande einschätzt.

Seite 28

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

EcoChange Consulting
Herr Ing. Markus König, Dipl.BW.
Lohnergasse 3
1210 Wien

zumal der Einsatz von Elektro-Lkw die Disposition vor neue Herausforderungen stelle und es darüber hinaus auch die Akzeptanz der Fahrer bedürfe.

Leidenschaft folgt Skepsis

Bei Hofmann & Neffe war es jedenfalls so, wie man es allenthalben vernimmt: Auf anfangs teilweise Skepsis folgen Leidenschaft und Begeisterung von Seiten der Fahrer. Im Gegensatz zum Transportunternehmen Schlager, dessen Fuhrpark bis 2030 zur Gänze auf Stromer umgestellt werden soll, werden die Fahrzeuge bei Elisabeth Andrieux „projektbasiert“ ersetzt, basieren also auf konkreter Kundennachfrage. Der Wunsch, CO₂-neutral zu transportieren, gehe oftmals vom Kunden aus, im letzten dreiviertel Jahr „haben sich die Anfragen sehr auf den Elektrobereich fokussiert“ und seien zunehmend Teil von Ausschreibungen.

Die Anfragen kommen aus allen Branchen: „Wir sind beispielsweise im Segment Container-Trucking tätig und liegen günstig zwischen Ennshafen und dem Hafen Linz. Hier laufen bereits Projekte, wo wir mit einem Vorlauf und einem Nachlauf elektrisch dafür sorgen, dass das letzte Glied zu einem komplett

„Die zentrale Frage ist: Wann brauche ich wie viel Energie?“

■ Marcus Scholz, Elexon

emissionsfreien Transport beiträgt.“ Drastische Probleme mit den Elektro-Lkw habe es bisher nicht gegeben. Lediglich Softwarefehler seien zuweilen aufgetreten, z.B. dass sich ein Schlüssel nicht programmieren lasse.

Distribuiertes System

Hofmann & Neffe verfügt über DC-Ladeinfrastruktur aus dem Hause Elexon sowie AC-Ladeinfrastruktur von Keba. Vor Kurzem wurden zehn DC-Ladepunkte mit Powerbank-System mit fünf Terminals installiert. Ermöglicht wird dadurch eine Ladeleistung von bis zu 480 kW. Diese „Super-Charger-Struktur“ ermöglicht es dem Transportunternehmen, die täglichen Reichweiten für Kunden zu verlängern und somit die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern.

Für die Profis von Elexon habe man sich bewusst entschieden, weil diese auf die Logistik-Branche spezialisiert seien

und von Beginn an ein vortrefflicher Partner auf Augenhöhe waren. „Für Pioniere ist es immer schwierig, aber das zeichnet dieses Unternehmen aus, dass Vorhaben konsequent und Schritt für Schritt umgesetzt werden“, streut Elexon-CEO Marcus Scholz Andrieux und ihrem Team Rosen. Das Projekt sei von Anfang an „groß“ gedacht worden: „Nicht, da stellen wir uns eine 160 kW-Ladesäule hin“, sondern man habe bewusst auf das aufwendige distribuierte System gesetzt., sprich: drei 480 kW-Powerunits, zehn Einheiten, davon zwei mit 500 Ampere mit einer Ladeleistung bis zu 480 kW, der Rest mit 200 Ampere.

Trafo notwendig

Die erste Frage bei der Ladeinfrastruktur sei laut Robin Bohnes, Sales Manager bei Elexon, ob genügend Anschlussleistung vorhanden ist. Mit der Errichtung eines Transformators, der über 1,5 Megawatt verfügt, wurde sodann der Grundstein gelegt. Wesentlich im Zusammenhang mit der Ladeinfrastruktur sei laut Andrieux auch das wichtige Thema Lastmanagement. Wie können Lasten verteilt, entsprechend gesteuert werden, welche Obergrenze gibt es für welche

GANZHEITLICHES ENERGIEMANAGEMENT

„10 Cent sind möglich!“

ANSAGE Markus König weiß wovon er spricht: Seine langjährige Expertise im Bereich der erneuerbaren Energien will er jetzt auch Transportunternehmen zugänglich machen – im Rahmen der neugegründeten EcoChange Consulting übernimmt er mit seinem Team nicht nur die Planung und Umsetzung des gesamten Energieprojekts (Stromproduktion, Zwischenspeicherung und Ladeinfrastruktur), sondern will auch dazu beitragen, „dass dieses reibungslos und effizient realisiert wird“, wie König im Gespräch mit „Der Österreichische Transporteur“ hervorhebt. „Ein durchdachtes Ladekonzept ist der Schlüssel, um die Vorteile der Elektromobilität voll auszuschöpfen“, betont er. Strom sei nicht nur günstiger als Diesel, sondern auch stabiler im Preis. Hinzu kommen geringere Wartungskosten. „Durch die Nutzung von günstigen Nachtstromtarifen oder eigenproduziertem Solarstrom können die Kosten auf deutlich unter 10 Cent pro kWh gesenkt werden“, so König. Besonders die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen – kombiniert mit einem optimierten Ladekonzept, das flexible Energiepreise berücksichtigt – biete enorme Einsparpotenziale. So können Transportunternehmer nicht nur von günstigeren Stromtarifen profitie-

ren, sondern auch gezielt Zeiten mit niedrigen Börsenstrompreisen für das Laden ihrer Elektrofahrzeuge nutzen, was die Betriebskosten weiter senke, erläutert der Experte: „Wer hier frühzeitig investiert, sichert sich entscheidende Wettbewerbsvorteile!“

Und was die Anschaffungskosten von schweren Elektro-Lkw angeht, hat König auch eine klare Meinung: „In zwei bis drei Jahren wird sich der Preis bei 200.000 Euro einpendeln, u.a. weil die Batterien deutlich günstiger werden!“

Imagegewinn

Ganz abgesehen von den Kosten sieht König noch weitere Vorteile für den Umstieg eines Transportunternehmens hin zur Elektromobilität: „Nachhaltigkeit ist für viele Auftraggeber bereits ein entscheidender Faktor“, meint er abschließend. „Eine elektrische Fahrzeugflotte signalisiert Verantwortungsbewusstsein und Innovationskraft. Das stärkt nicht nur die Kundenbindung, sondern eröffnet auch neue Geschäftsmöglichkeiten.“



EXPERTE Markus König, EcoChange Consulting.