

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // BAU // LOGISTIK // BUS

AUSGABE 1-2/2026

**OPTIMALE E-TRUCKS FÜR DEN BAUSTELLEN-TRANSPORT
GRÜNE DREIZEHN FÜR DIE BRANTNER ABFALLWIRTSCHAFT
DAS GROSSE GANZE MAN E-BUSSE SAMT LADEPUNKTE**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



Die wirtschaftliche Transportlösung im Baustellenverkehr.



Nutzlastoptimiert und robust

Der **Sattelkipper S.KI SOLID** mit Thermo-Vollisolierung für temperaturgeführte Transporte im Straßenbau und der **Motorwagen-Kippaufbau M.KI** für Schüttgut-Transporte in schwerem Gelände. Beide bieten mehr Nutzlast durch eine gewichtsoptimierte Stahl-Rundmulde und optimale Ausstattungsmöglichkeiten mit verschiedenen Rückwandausführungen, Planenvarianten und klappbarem Unterfahrschutz. Mehr Informationen: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com.

Mehr erfahren unter
[schmitz.cargobull.com/
thermo-vollisolierung](https://schmitz.cargobull.com/thermo-vollisolierung)

Fahrer im Mittelpunkt

Develon hat sein Angebot an knickgelenkten Muldenkippern (ADT) um eine aktualisierte Kabine erweitert.

Die neue Kabine spiegelt die Überzeugung von Develon wider, dass das Wohlbefinden des Fahrers von grundlegender Bedeutung für die Maschineneffizienz und die Gesamtleistung ist. Sie bietet eine Arbeitsumgebung, die den Fahrer während langer, anspruchsvoller Schichten unterstützt. Ein wesentliches Merkmal der Aktualisierung stellt der neue, hochauflösende 12“-Touchscreen-Monitor dar, der einen intuitiven Zugriff auf Maschineninformationen, Einstellungen und Kameraansichten ermöglicht. Das große Display verbessert die Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit, sodass der Fahrer im täglichen Einsatz schneller und fundiertere Entscheidungen treffen kann. Für ein natürliches, ermüdungsfreies Arbeiten wurde die Kabinenanordnung mit logisch platzierten Bedienelementen und verbesserter Ergonomie optimiert. Verbesserte Sichtverhältnisse sorgen für mehr Sicherheit, insbesondere auf dynamischen oder beengten Baustellen.

Die überarbeiteten ADT von Develon sind mit einer automatischen Haltebremsfunktion ausgestattet, wodurch der Fahrer beim Abkippen entlastet wird.



Zur Unterstützung der Bedienerfreundlichkeit und Sicherheit sind die aktualisierten ADT des Herstellers außerdem mit einer automatischen Haltebremsfunktion ausgestattet, die die Maschine während des Auskippens automatisch im Stillstand hält – für weniger Arbeitsbelastung des Fahrers und bessere Kontrolle. Dank der leiseren Kabine und der effektiven Klimatisierung können sich die Fahrer auch bei langen Arbeitszeiten konzentrieren und wohlfühlen. Der verbesserte Kabinenzugang und die Sicherheitsfunktionen ermöglichen einen sichereren Ein- und Ausstieg und erhöhen die allgemeinen Sicherheitsstandards am Arbeitsplatz. Durch die Reduzierung der körperlichen und mentalen Belastung ermöglicht die aktualisierte Kabine einen reibungsloseren Betrieb, weniger ermüdungsbedingte Fehler und effizientere Taktzeiten. **➤ Mehr Informationen zu Develon finden Sie auf eu.develon-ce.com/de**

Inhalt

5 Neuerungen und Herausforderungen

Strengere Sicherheits- und Umweltvorschriften, Digitalisierung von Dokumenten, Anpassungen bei Arbeitsbedingungen und Zollabwicklung.

8 Schlanke Linie

Er war weltweit der erste serienmäßige E-Lkw überhaupt und bietet geradezu unverschämt viel Nutzlast: der eCanter als 7,5-Tonner.

14 Klimawandel in der Klimapolitik

Österreich ist längst auf die Rettung des Weltklimas eingeschwenkt. Viele von ihnen handeln aus Überzeugung, einige aus Markt- und Imagekalkül.

18 Das Problem Fahrermangel

Der Fahrermangel stellt die Transportbranche vor große Probleme. Leichter Zugang zum Führerschein und Schnuppertage lösen das Problem nicht.

24 Tradition trifft Fortschritt

Erster MAN eTruck Kippsattel Österreichs für die Firma Scheiber im Ötztal. Die Urgesteine aus der Ötztaler Ache bewegt der vollelektrische TGX.

28 Trucks müssen rollen

Erste E-LKW-Ladesäulen von MAN und E.ON in Österreich in Betrieb genommen. Leicht zufahrbar in Eugendorf.

32 Bravourös ans Ziel

Ein Transport der Superlative: Die Felbermayr Group hat 140 Tonnen Transformator für das Pumpspeicherkraftwerk Kühnau 2 verfrachtet.

36 Grüne Dreizehn

Dreizehn Schwerfahrzeuge von Brantner green solutions bilden die größte E-Flotte der heimischen Abfallwirtschaft.

42 Großes Ganzes

MAN erhält größten eBus-Auftrag in Österreich. Die eBusse treffen auf den größten Ladestandort.

12 Impressum

Die universelle Transportlösung im Baustellenverkehr

Nutzlastoptimiert und robust – dieser Anforderung der Flottenhalter im Baugewerbe wird Schmitz Cargobull mit diesen Fahrzeugen gerecht: der Sattelkipper S.KI SOLID mit Thermo-Vollisolierung für temperaturgeführte Transporte im Straßenbau und der Motorwagen-Kippaufbau M.KI für Schüttgut-Transporte in schwerem Gelände. Beide bieten mehr Nutzlast durch eine gewichtsoptimierte Stahl-Rundmulde und optimale Ausstattungsmöglichkeiten mit verschiedenen Rückwandausführungen, Planenvarianten und klappbarem Unterfahrschutz. Mehr Informationen: SchmitzCargobull.com/thermo-vollisolierung



Neue Radian müssen her

Der unberechenbare Ami hat mit seinen Zolleskapaden die Bilanz nicht nur der Automobilimporteure gehörig versalzen. Da hört sich doch das Freihandelsabkommen Mercosur mit neuen vielversprechenden Märkten zunächst ganz gut an. Weg von erdrückenden Abhängigkeiten und ständigen Zollerpressungen, hin zu mehr Märkten mit weniger Unpässlichkeiten. Die Wirtschaftsgemeinschaft von vier südamerikanischen Ländern mit rund 300 Mio. Menschen bringt neue Bewegung in den Weltmarkt und damit auch in den internationalen Güterverkehr. Die Freihandelszone zwischen der Europäischen Union und den Mercosur-Ländern sollen die Zölle gehörig sinken und speziell die Industriezweige Automobil, Chemie und Maschinenbau profitieren lassen – so die Erwartungen in Brüssel. Unter Europas Landwirten jedoch geht die Angst vor Massenimporten von südamerikanischen Agrarprodukten um. Der nach 25 Jahren endlich gelungene Deal ist nach Vertragsunterzeichnung durch Ursula von der Leyen am 17. Januar nun aber in der Warteschleife, weil das Europaparlament ausgebremst hat. Derzeit soll der Europäische Gerichtshof klären, ob die EU das Abkommen in seiner aktuellen Fassung abschließen darf. Und das kann dauern. Die Meinungen in der Logistikbranche gehen auseinander: Für den europäischen Logistiksektor ein wichtiger Wachstumsimpuls. Vom erwarteten Nachfragezuwachs nach interkontinentalen Logistikdienstleistungen profitieren sämtliche Teilbereiche der Logistikbranche und Transportmodi. Die positiven Effekte durch Mercosur sehen speziell für den Straßengütertransport jedoch etwas anders aus. Bei Agrartransporten könnten sich zwar neue Transportströme von den Seehäfen ins Hinterland bilden. Gleichzeitig jedoch würden dann aber innereuropäische Transporte zurückgehen. Im Seehafen-Hinterlandverkehr ist der Eisenbahnanteil wesentlich höher als im Gesamt-Modal Split, wodurch der Straßengüterverkehr nur unterdurchschnittlich partizipieren würde. Nun, um an meinen letzten Leitartikel anzuknüpfen: Europa braucht endlich wieder erhobenes Haupt. **➤ Ihre Helene Gamper**



Die wirtschaftliche Transportlösung im Baustellenverkehr.

Nutzlastoptimiert und robust

Der Sattelkipper S.KI SOLID mit Thermo-Vollisolierung für temperaturgeführte Transporte im Straßenbau und der Motorwagen-Kippaufbau M.KI für Schüttgut-Transporte in schwerem Gelände. Beide bieten mehr Nutzlast durch eine gewichtsoptimierte Stahl-Rundmulde und optimale Ausstattungsmöglichkeiten mit verschiedenen Rückwandausführungen, Planenvarianten und klappbarem Unterfahrschutz. Mehr Informationen: SchmitzCargobull.com/thermo-vollisolierung

Mehr erfahren unter SchmitzCargobull.com/thermo-vollisolierung

Spitzenreiter

Die Daimler Truck Austria GmbH blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2025 zurück.

Mit 166 Neuzulassungen vollelektrischer Mercedes-Benz Trucks und einem Marktanteil von 55,52 % im Segment der schweren Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektro, Brennstoffzelle, Wasserstoff) ist das Unternehmen Marktführer in diesem Segment in Österreich. Der österreichische Markt für schwere Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben zeichnet insgesamt eine dynamische Entwicklung. Im Jahr 2025 wurden 299 Lkw mit Elektro-, Brennstoffzellen- oder Wasserstoffantrieb neu zugelassen – ein Zuwachs von 135 % gegenüber dem Vorjahr. Diese Zahlen unterstreichen den zunehmenden Stellenwert emissionsfreier Transportlösungen in der heimischen Transport- und Logistikbranche. Im Gesamtsegment der Nutzfahrzeuge ab 8t hält Mercedes-Benz Trucks einen Marktanteil von 16,14 % bei zugelassenen



Trucks im österreichischen Nutzfahrzeugmarkt 2025, bei einem Gesamtmarkt von 6.829 Neuzulassungen. Dieser Erfolg unterstreicht erneut, dass Daimler Truck mit seinen Produkten, dem breiten Dienstleistungsangebot und einem kundenorientierten Händlernetz auf dem richtigen Weg ist, um auch in Zukunft als nachhaltigster Nutzfahrzeuganbieter weiter zu wachsen. „Mit unserem eActros 600 bieten wir eine leistungsfähige und praxistaugliche Lösung für den elektrischen Schwerverkehr“, sagt Jens Tittel, CEO der Daimler Truck Austria GmbH. „Der Erfolg zeigt, dass wir gemeinsam mit unseren Kunden an einer nachhaltigen Zukunft des Gütertransports arbeiten.“



Jens Tittel, CEO Daimler Truck Austria GmbH

Geladen

Vögel Transporte elektrifiziert den Transportalltag mit drei eActros 600.

Nach erfolgreichem Praxistest für die Langstreckentauglichkeit hat der Logistikdienstleister aus Bludesch im Ländle die ersten drei eActros in Betrieb genommen. Das Transportunternehmen mit 180 firmeneigenen Lkw hat seine Verbrennerfahrzeuge bereits komplett auf HVO 100 umgestellt und geht mit den drei eActros 600 von Mercedes-Benz Trucks den nächsten Schritt. Für 2026 sind weitere E-Trucks in Planung. Um den Betrieb der E-Lkw effizient zu gestalten, hat Vögel Transporte enorm in Lade- und

Energieinfrastruktur investiert. „Wir haben vor drei Jahren mit der Planung begonnen“, erklärt Geschäftsführer Stefan Vögel. „Eine Mittelspannungsleitung verläuft direkt unter unserem Gelände. So konnten wir eine Trafostation mit 1,6 MW errichten und haben zusätzlich eine Photovoltaikanlage mit 950 kW Peak-Leistung auf unseren Hallen installiert.“ Die Ladeinfrastruktur ist derzeit auf 15 E-Lkw ausgelegt und kann problemlos auf 30 erweitert werden. Die Kombination aus eigener Solarstromerzeugung und leistungsstarker Trafostation deckt einen erheblichen Teil des Energiebedarfs direkt vor Ort – und reduziert den CO₂-Ausstoß der Vögel-Flotte zusätzlich. Das Elektro-Flaggschiff unter den Mercedes-Benz Trucks hat sein Können bereits

mehrfach unter Realbedingungen bewiesen. Die hohe Batteriekapazität von über 600 kWh – daher die Typbezeichnung 600 – sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, ermöglichen eine Reichweite des eActros 600 von 500 km ohne Zwischenladen. Diese Reichweite wird unter sehr realistischen, praxisnahen Bedingungen mit 40 t Gesamtzuggewicht erreicht und kann je nach Fahrweise und Strecke auch deutlich übertroffen werden. Mit Zwischenladen wird der eActros 600 am Tag sogar weit über 1.000 km zurücklegen können. Der eActros 600 verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 207 kWh. Diese bieten eine installierte Gesamtkapazität von 621 kWh. Die Batterien basieren auf der Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) und zeichnen sich durch eine hohe Lebensdauer aus, über 95 % der installierten Kapazität können genutzt werden. Das Fahrzeug ist technisch auf ein kombiniertes Gesamtzuggewicht von bis zu 44 t ausgelegt. Mit einem Standardauflieger hat der eActros 600 in der EU eine Nutzlast von etwa 22 t. In einigen Fällen kann nationales Recht eine höhere Nutzlast zulassen.

Geschäftsführer Stefan Vögel freut sich über die neuen eActros 600 ebenso wie deren Fahrer.



Gemeinsamkeit

Bosch und LINZ AG wollen den Weg zur Wasserstoff-Wirtschaft beschleunigen.

Bosch und die LINZ AG haben eine Absichtserklärung zur gemeinsamen Erforschung und Entwicklung innovativer Wasserstoff-Lösungen unterzeichnet. Ziel der strategischen Partnerschaft ist es, die Dekarbonisierung der Energieversorgung voranzutreiben und die regionale Wasserstoff-Wirtschaft in Linz nachhaltig zu stärken. Im Mittelpunkt der explorativen Zusammenarbeit steht die effiziente Nutzbarmachung und Verwertung des im Elektrolyseprüfstand des Bosch Engineering Centers Linz erzeugten Wasserstoffs. Die LINZ AG prüft die Einbindung dieser Wasserstoffquelle ins entstehende H₂-Startnetz Linz mittels einer neuen 100 % Wasserstoff-Leitung, um

den Wasserstoff effizient und sicher an erste potenzielle Abnehmer zu verteilen. Darüber hinaus prüfen Bosch und die LINZ AG Optionen für den Aufbau weiterer Elektrolyseanlagen sowie Potenziale zur Optimierung durch eine gemeinsame Nutzung von Infrastruktur. Ein weiterer Fokus liegt auf der Erprobung

eines netzdienlichen Betriebs zur Systemstabilisierung des Stromnetzes und der effizienten Nutzung erneuerbarer Energien. Flankierend dazu werden Forschungspartner eingebunden, um technische, wirtschaftliche und ökologische Aspekte wissenschaftlich zu begleiten.

V. li.: DI Erich Haider, MBA (Generaldirektor der LINZ AG), Linzer Bürgermeister Dietmar Prammer, OÖ Landesrat Markus Achleitner, Helmut Weinwurm (Vorstandsvorsitzender der Robert Bosch AG) und Dr. Thomas Pauer (Aufsichtsratsvorsitzender der Robert Bosch AG)



Neuerungen und Herausforderungen

2026: Ein Jahr der Weichenstellung für das Transportgewerbe

Dieses Jahr bringt für die europäische Transportbranche eine Fülle an Neuerungen, die Unternehmen vor große Herausforderungen stellen. Im Mittelpunkt stehen strengere Sicherheits- und Umweltvorschriften, die Digitalisierung von Dokumenten sowie Anpassungen bei Arbeitsbedingungen und Zollabwicklung.

Mehr Sicherheit auf Europas Straßen Ab Juli 2026 müssen alle neu zugelassenen Lkw verpflichtend mit Notbremsassistenten (AEB) ausgerüstet sein – eine Maßnahme, die bislang nur für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge galt. Zusätzlich wird der Einbau von Ereignisdatenschreibern (EDR), den sog. „Black Boxes“, für neue Lkw und Busse zur Pflicht. Diese Systeme sollen nicht nur die Verkehrssicherheit erhöhen, sondern auch für mehr Fairness im Wettbewerb sorgen. Unternehmen, die ihre Flotten nicht rechtzeitig umrüsten, riskieren jedoch empfindliche Sanktionen. Neben der technischen Nachrüstung sind auch gezielte Schulungen und Anpassungen der Betriebsabläufe erforderlich.

Tachographenpflicht und Gefahrguttransporte Eine weitere Neuerung betrifft Transporter im internationalen Güterverkehr: Ab Juli 2026 müssen Fahrzeuge zwischen 2,5 und 3,5 t mit intelligenten Tachographen der zweiten Generation (G2V2) ausgestattet werden. Damit gelten für Fahrer dieser Fahrzeuge dieselben Arbeitszeitregelungen wie im Schwerlastverkehr. Über dieses Thema haben wir bereits in der Ausgabe 11–12/2025 ausführlicher berichtet. Auch für Gefahrguttransporte werden die Vorgaben verschärft. Ab Mitte 2026 gilt eine europaweit einheitliche Checkliste, und Verstöße werden nach drei Risikostufen bewertet. Die Verantwortung innerhalb der Logistikkette wird ausgeweitet, und alle relevanten Dokumente (ADR-Unterlagen) müssen stets in der Fahrerkabine griffbereit sein – andernfalls drohen Bußgelder oder Stilllegungen.

Zudem sollten Unternehmen prüfen, ob sie verpflichtet sind, einen ADR-Sicherheitsberater zu bestellen.

Digitalisierung und Umweltzonen Im kommenden Jahr werden CEMT-Genehmigungen und Carnets ausschließlich elektronisch ausgestellt. Dies erfordert eine vollständige Digitalisierung der Betriebsprozesse und die Anbindung an neue IT-Systeme. Auch das Carnet ATA – ein internationales Zolldokument, das die vorübergehende Einfuhr von Waren erleichtert – wird ab April 2026 digital abgewickelt. Parallel dazu verschärfen mehrere Länder ihre Umweltzonen: Die Niederlande führen ein nationales System mit einheitlichen Ausnahmeregeln ein, Italien verbietet Euro 5-Dieselfahrzeugen die Einfahrt in Großstädte und Polen setzt neue Mindeststandards für Fahrzeuge in Ballungsräumen.

Neue Zollregelungen Für den Onlinehandel wird ab Juli 2026 eine pauschale Zollgebühr auf Kleinsendungen aus Drittländern erhoben. Zudem verlangt das neue Import Control System 2 eine elektronische Voranmeldung aller Sendungen. Fazit: 2026 verlangt von Transportunternehmen Flexibilität, Investitionen und eine konsequente Digitalisierung, um weiterhin wettbewerbsfähig und regelkonform zu bleiben. Wenn Sie einen kompetenten Ansprechpartner suchen, der Sie bei Themen wie dem neuen Tachographen (insbesondere der Datenauswertung, Schulung oder Arbeitszeitermittlung über die digitalen Fahrerkartendaten) beraten und unterstützen kann, sind Sie bei uns richtig. Unser Fachwissen und unsere Erfahrung leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrem Erfolg.



Arno Pirchner
Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at



Vollelektrischer Trailer

Schmitz Cargobull hat beim Workshop des „Council für nachhaltige Logistik“ (CNL) seinen E-Sattelkoffer S.KOe COOL vorgestellt.

Die Veranstaltung fand bei Schachinger Logistik statt und bot eine Plattform für den Austausch über innovative Lösungen zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Im Rahmen des Workshops präsentierte Schmitz Cargobull die Vorteile des vollelektrischen Trailers für den emissionsfreien Transport und diskutierte in den anschließenden Podiumsrunden gemeinsam mit Branchenexperten über die aktuellen Herausforderungen und Chancen im Hinblick auf VECTO-Vorgaben und die Erreichung der CO₂-Ziele.

Das CNL verfolgt das Ziel, die Klimaneutralität in Österreich bis 2040 zu unterstützen. Dabei setzt die Initiative auf den Einsatz von Zero-Emission-Fahrzeugen wie E-Lkw und E-Trailern sowie auf ein ganzheitliches System, das Ladeinfrastruktur, leistungsfähige Stromnetze, Förderprogramme und Best-Practice-Lösungen umfasst. Mit dem vollelektrischen Sattelkühlkoffer S.KOe COOL bietet Schmitz Cargobull eine praxisnahe Lösung für den emissionsfreien Transport von temperaturgeführter Fracht an. Die Ausstattung umfasst eine elektrische Kältemaschine mit integrierter Leistungselektronik, ein Hochvolt-Batteriesystem sowie optional eine elektrische Generatorachse. Diese rekurviert Energie bei Bremsvorgängen und ab bestimmten Geschwindigkeiten, verlängert die Betriebszeit der Kältemaschine und reduziert die Nachladezeiten über das Stromnetz. Das zusätzliche Batteriegewicht wird durch den Wegfall des Generators fast vollständig kompensiert, sodass die Nutzlast nicht reduziert wird und auch der Platz für bis zu 36 Paletten erhalten bleibt. Für den vollelektrischen Kühlaufleger S.KOe COOL mit Generatorachse liegt zudem eine Typgenehmigung vor, womit der sichere und umweltgerechte Betrieb ohne nachträgliche Genehmigungen gegeben ist. **■**



Ihr *besserer* Partner
bei Verkauf und Service von Lkws.

Alles für Ihren Fuhrpark – von Mercedes-Benz bis FUSO, vom Diesel- bis zum Elektroantrieb, vom leichten 4,25-Tonner bis zum schweren 40-Tonner.

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; Hotline: 0800 727 727; www.pappas.at

PAPPAS 

PAPPAS 21x IN ÖSTERREICH

Gute Partnerschaft

Schmitz Cargobull übergibt den 1.000sten Kühlaufleger an NORDFROST.

Die Übergabe fand am Standort Schneiderkrug statt und markiert gleich zwei besondere Ereignisse: Das Familienunternehmen NORDFROST feierte 2025 sein 50-jähriges Bestehen und setzt mit dem Jubiläumsfahrzeug die über 30 Jahre währende erfolgreiche Zusammenarbeit mit Schmitz Cargobull fort.

Die ersten Fahrzeuge lieferte Schmitz Cargobull bereits Mitte der 90er-Jahre an die NORDFROST aus. Heute ist der Logistiker marktführend im Bereich der Tiefkühllogistik mit 40 Niederlassungen bundesweit. NORDFROST setzt auf modernste Technik: Die eingesetzten Fahrzeuge sind mit Doppelverdampfer-Kühlsystemen ausgestattet, die den Transport in zwei Temperaturbereichen ermöglichen – eine

entscheidende Voraussetzung für die Flexibilität und Effizienz in der temperaturgeführten Logistik.

Die NORDFROST GmbH & Co. KG ist Marktführer im Bereich der Tiefkühllogistik und bietet schwerpunktmäßig Kunden aus der gesamten Lebensmittelbranche umfassende und maßgeschneiderte Lösungen in der Lager-, Transport- und Hafenlogistik. Vorwiegend an ihren Hafenstandorten erbringt das Familienunternehmen zusätzlich Services für Non-Food, Pharma und Breakbulk (Projektverladungen) sowie Dienstleistungen rund um den Container. Mit 2.300 Mitarbeitenden betreibt der Logistiker bundesweit 40 Standorte mit einer Kapazität von rund 1 Mio. Palettenstellplätzen sowie ein europaweites Sammelgut-Transportnetz, das auf die Feindistribution von Tiefkühlwaren spezialisiert ist. Aus der Europa-Zentrale im niedersächsischen Schortens wird die NORDFROST von Britta Bartels (Vorsitzende der Geschäftsführung) sowie den Geschäftsführern Philipp Brandstrup und Dennis Gloystein geleitet. **■**



V. li.: Mathias Liebezeit (Vertriebsleiter Norddeutschland Schmitz Cargobull), Rene Lemke (Leiter Verkaufsgebiet Bielefeld Schmitz Cargobull), Frank Reppenhausen (Director Region Western Europe Schmitz Cargobull), Britta Bartels (Vorsitzende GF NORDFROST), Frank Wronn (Geschäftsbereichsleiter Transportlogistik NORDFROST), Ilja Vossig (Niederlassungsleiter Schneiderkrug NORDFROST), Ingo Weber (Sonderbeauftragter Internationale Transportlogistik NORDFROST)

Siegertyp

DAF XD und XF Electric zum „International Truck of the Year 2026“ gekürt

Die renommierteste Auszeichnung der Lkw-Branche geht für 2026 an DAF Trucks. Ausschlaggebend für die Jury waren die außergewöhnliche Energieeffizienz, der fein abgestimmte und dennoch leistungsstarke Antriebsstrang und die fortschrittliche technische Architektur der ausgezeichneten Baureihen XD und XF. Darüber hinaus wurden die preisgekrönten Fahrzeuge für ihre lange Reichweite, die vorteilhafte LFP-Batterietechnologie und den überragenden Fahrerkomfort ausgezeichnet.

Die Modelle XD und XF Electric werden von den fortschrittlichen Elektromotoren EX-D1 und EX-D2 von Paccar angetrieben, die Leistungen von 230 bis 480 PS bieten. Mit modularen Batteriepaketen von 210 bis 525 kWh bieten die 4x2- und 6x2-Zugmaschinen und -Lkw eine emissionsfreie Reichweite von über 500 km mit einer einzigen Ladung, und sogar über 1.000 km pro Tag bei optimaler Ladeplanung. Die Modelle XD und XF Electric von DAF wurden für den städtischen und regionalen Verteilerverkehr sowie für den Fernverkehr entwickelt und kombinieren ausgezeichnete Aerodynamik mit niedrigem Fahrerhaus, extrem tiefgezogenen Fenstern und fortschrittlichen digitalen Kamerasystemen für überragende Sicherheit und Sicht.

„Der Gewinn des ‚International Truck of the Year 2026‘ mit unseren XD- und XF-Elektromodellen ist ein Moment, auf den alle Mitarbeiter von DAF stolz sein können“, lobte DAF-Präsident Harald Seidel. „Diese Anerkennung unterstreicht unser Engagement, die Zukunft des emissionsfreien Transports durch Innovation, Qualität und Nachhaltigkeit voranzutreiben.“ **■**





Schlanke Linie

Er war weltweit der erste serienmäßige E-Lkw überhaupt und bietet geradezu unverschämt viel Nutzlast: Der eCanter als 7,5-Tonner fährt in dieser Hinsicht sogar seinen Diesel-Kollegen frech davon.

Er verschenkt keinen Millimeter bei der Länge und kein Gramm beim Leergewicht. Auch mit einer Spurweite von nur 1.665 mm vorn und deren 1.600 hinten (Messpunkt dabei die Mitte der Zwillingbereifung) hält er es sehr mit schlanker Linie.

Und ein quirlicher Typ ist er allemal. Von seiner Konzeption her kommt er in unseren Breiten fast schon als Unikum unter den 7,5-Tonnern daher.

Die Rede ist vom Fuso Canter. Genauer gesagt: dem eCanter. Wer diesen BEV genauer anschaut, der wird sich verwundert die Augen reiben, wie gut solch ein eCanter bei der Nutzlast auch mit zwei Batteriepaketen unter seinem schmalen Rahmen immer noch abschneidet: Stehen beispielsweise für einen Mercedes Atego mit 7,5 t Gesamtgewicht beim Fahrgestell rund 4,3 t zu Buche, so kommt der eCanter mit seinem Doppelpack an Batterien (Reichweite laut Hersteller bis 140 km) doch glatt ein knappes Tönnchen leichtgewichtiger ums Eck: Auf exakt 3.415 kg beziffert das Datenblatt dieses Fahrgestellgewicht des eCanter mit Radstand 3.400 mm.

Noch verwunderlicher ist vielleicht nur, wie wenig die sog. Verkehrswende in diesem Segment überhaupt Fuß gefasst hat. Beim Konzernbruder mit dem Stern statt Diamanten im Grill endet der E-Antrieb des Sprinters bei 5,5 t Gesamtgewicht, und beim Atego findet er werksseitig erst gar nicht statt.

Der Fahrzeugbauer Orten rüstet den Atego als 7,5-Tonner zwar auf BEV um. Doch liegt dessen Chassisgewicht dann gleich bei rund 4,9 t, was ungefähr 1,5 t weniger Nutzlast als beim eCanter entspricht. Ein Blick in die Runde zeigt zudem: Bei den Transportern mit E-Antrieb reicht's für gewöhnlich nicht für 7,5 t, und bei den Lkw fängt BEV gemeinhin erst bei 12 t an.

von Maxus ein BEV-Neuling namens EH300, der mit Frontlenker-Kabine vorfährt – und ebenfalls 7,5 t Gesamtgewicht für sich reklamiert. Doch zurück zum eCanter, hier als Kipper mit 4 m langer Trigenius-Brücke von Meiller gefahren. Er ist ein Vertreter der 2022 vorgestellten „Next Generation“, die vor allem beim Triebstrang einen großen Sprung nach vorn gemacht hat. Mit seiner E-Achse – statt wie vordem verbautem Zentralantrieb mit Kardanwelle und konventionellem Hinterachsdifferenzial – marschiert er gleich einmal quasi im Gleichschritt mit dem großen eActros 600.

Das kommt nicht nur der Effizienz des Elektroantriebs zugute, sondern ist auch der Flexibilität des eCanters bei den Aufbauten bekömmlich. War vordem ein Kippaufbau nur mit einem weiteren und höher gelegten Hilfsrahmen machbar, so geht das jetzt ohne diese Krücke. Und auch bei den Batterien ist die Zeit der klassischen Lithium-Ionen-Akkus passé. An ihre Stelle sind Pakete getreten, deren Inhalt auf das Kürzel LiFePo hört. Diese Akkus verwenden als Hauptbestandteile die Elemente Lithium (Li), Eisen (Fe) und Phosphat (P). Batterien dieses Schlages kommen ohne die teuren Schwermetalle Nickel, Mangan und Kobalt aus, können zudem dreimal so viele Ladezyklen absolvieren wie die vorige Akkugeneration und vertragen es auch ganz gut, zu 100 % gefüllt zu werden. Sie können oben-drein besonders fix geladen werden. Zu guter Letzt fangen diese LFP-Elektroden bei weitem nicht so schnell Feuer wie ihr Pendant aus der Lithium-Ionen-Fraktion.

Ist der BEV-Canter mit seinen drei Diamanten im Grill also ein Solitär? Nicht ganz: Der eDaily von IVECO reicht bis 7,2 t, schiebt aber eine lange Haube vor sich her, hinkt bei der Nutzlast des geringeren Gesamtgewichts wegen etwas hinterher. Jüngst kam allerdings aus China unter der Flagge



Blickpunkt LKW&BUS TEST

- 1** Die Kabine kommt beim 7,5-Tonner grundsätzlich dreisitzig und in gut 2 m Breite daher.
- 2** Das Primärdisplay tritt jetzt in volldigitaler Façon an.
- 3** Optional bietet Fuso ein Radio in Sekundärdisplay-Outfit an, das mit Apple CarPlay sowie Android Auto bestückt ist.
- 4** Der Start- und Stoppknopf an der Lenksäule ist von eher rustikaler Natur.
- 5** Über den Knauf am Armaturenräger sind Fahrmodus sowie Rekuperationsstärke zu wählen.
- 6** Lenkradtasten sind für die Regulierung des LCD-Displays sowie des jetzt erhältlichen Tempomaten zuständig.



7 Geladen werden kann das Gefährt sowohl mit Wechsel- als auch mit Gleichstrom.

8 Das Kippen der Kabine geschieht beim Canter traditionell per Hand.

9 Bei den Scheinwerfern hat LED-Technik Einzug gehalten.

10 Und tschüss: Wer einen temperamentvollen 7,5-Tonner mit E-Antrieb und viel Nutzlast sucht, ist beim eCanter gut aufgehoben.

/ mehr dazu in unserer App

Die Kehrseite der Medaille besteht darin, dass für diese LFP-Akkus gewisse Abstriche bei der Energiedichte zu machen sind und sie somit schwergewichtig und auch raumgreifend ausfallen. Ein jedes der zwei Batteriepakete unseres eCanter wiegt ca. 475 kg, dazu addieren sich 130 kg für den Schutzrahmen, der die unterhalb des Rahmens montierten Akkus unter seine Fittiche nimmt. Damit beläuft sich der Nutzlastnachteil gegenüber einem entsprechenden Diesel-Canter nun auf ungefähr 800 kg. Es kann der Canter-BEV, wie gesagt, damit aber bei der Zuladung locker immer noch mit fast allem aufnehmen, was an Diesel-Lkw sonst so in europäischen Ländern verfügbar ist. Zwei Batteriepacks also beim Test-Lkw im Kellergeschoss verbaut: Das ist dann gut für nominell gut 82 kWh, nutzbar davon 78 kWh. Von eins bis drei reichen die Varianten bei der Bestückung mit Akkus, was für die von Fuso angegebene Reichweite folgendermaßen stückelt: 70, 140 und um die 200 km. Bemerkenswert und vor allem beim Kipper von gewisser Bedeutung ist der Unterschied zum konventionellen Diesel bei der Bodenfreiheit. Beträgt diese beim Diesel mit seinem raumgreifenden Hinterachsdifferenzial nur 175 mm, erreicht dieser Wert beim eCanter stattliche 270 mm. Aufgehängt ist die Hinterachse an klassischen Trapezfedern mit der diesen innewohnenden Neigung zu harter Gangart, die vor allem bei Leerfahrt etwas unrühmlich in Erscheinung tritt und dann auf holpriger Bahn dem sonst so leisen Wesen des E-Fahrzeugs gern mal eine scheppernde Note hinzufügt, wiederum speziell bei Leerfahrt. Für den Elektromotor gilt: Aus vordem 390 Nm und 156 PS sind jetzt 430 Nm und 175 PS im Maximum geworden. Als Dauerleistung gibt Fuso für den aktuellen eCanter 250 Nm resp. 150 PS an. Die Drehmomentkurve des Elektromotors ist so beschaffen, dass der Höchstwert von 430 Nm bis 3.000 Touren waagrecht verläuft, um dann in einem großen Bogen auf ungefähr 75 Nm bei Nenndrehzahl 15.000 Umdrehungen abzufallen. Für die Leistung bedeutet dies, dass die Fuhre aus dem Stand mit bemerkenswerter Macht loslegt und ab 3.000 Touren bis hin zum

Abriegeln nahezu konstant auf die maximale Leistung zurückgreifen kann. Das Eingang-Prinzip des Triebstrangs aber bringt bei der Steigfähigkeit gegenüber dem Diesel gewisse Einbußen mit sich: Knackt der Canter-Selbstzünder mit seinem Fünfganggetriebe und der aus dem Daily stammenden Dreilitermotor theoretisch mit 7,5 t die 40 %-Marke, muss sich sein elektrischer Kollege mit der Hälfte begnügen. Das wiederum reicht allemal aus, um die Asphalt-Rutschgrenze der Reifen beim Anfahren am Berg zu erreichen. Könnte bei blitzartiger Erhöhung des Fahrwiderstands im Gelände mitunter etwas dürftig sein. Und ist der eCanter bei der Nutzlast eben ein Krösus ganz eigener Art, so spielt bei seiner Kabine – was eng damit verknüpft ist – eher der Kollege Schmalhans den Küchenmeister. Schulterschluss zu den Großen aus dem Daimler-Portfolio ist durchaus vorhanden; etwa bei den eins zu eins übernommenen Schaltern sowie bei der Bestückung des Dashboards mit farbenfrohem und volldigitalem Primär-, wie allerdings optionalem Sekundärdisplay (für DAB-Radio und Apple CarPlay/Android Auto). Doch ist das Gehäuse eben eng geschnitten, was speziell in den Gefilden des sog. GaLaBaus und ähnlicher Branchen mitsamt dem leisen – und emissionsfreien – Wesen des eCanter zwar einer der großen Pluspunkte des kompakten Fahrzeugs ist. Der Wendekreis (Wand/Wand) etwa beträgt beim gefahrenen Radstand von 3.400 mm zB gerade mal 13,8 m. Doch bedeuten im Gegenzug die Außenbreite der Kabine von knapp 2,10 m und Dachhöhe von knapp 2,20 m für innendrin, dass es zu nicht mehr als 2,85 m³ umbauten Raums reicht. Zum Vergleich: Die S-Kabine des Atego erreicht in dieser Kategorie rund 4,3 m³. So kommt es, dass bestimmte Wartungspunkte etwas eigentümlich platziert sind: Der Behälter für die Kühlflüssigkeit zB sitzt außen rechts am hinteren Kabineneck. Das Nachfüllen des Scheibenwischwassers geschieht über eine Öffnung in der rechten Flanke des Armaturenrägers, die erst das Öffnen der Beifahrertür zugänglich macht. Ähnlich versteckt, nun aber fahrerseitig, sitzt hinter einer Klappe der Servicepunkt für die Bremsflüssigkeit.

Ein- und Ausstieg wiederum sind beim eCanter mit seinem in gut 70 cm Höhe liegenden Kabinenboden natürlich eine leichte Übung. Das Zurechtfinden am Fahrerarbeitsplatz gestaltet sich dann in puncto Sitzposition schon etwas komplizierter. Denn eher Kurzgewachsene tun sich insofern schwer, als dass sich die Sitzfederung sich per Drehrad zwar auf verschiedene Fahrergewichte eichen, das Gestühl aber kaum absenken lässt. So kommt eine tendenziell hohe Sitzposition zustande, die nicht sonderlich gut mit dem limitierten Verstellbereich des Lenkrads in der Höhe korrespondiert. Im Gegenzug gilt für eher Hochgewachsene, dass sie sich mit 1.306 mm Innenhöhe und einem Abstand von rund 970 mm zwischen Sitzfläche und Kabinenhimmel zu arrangieren haben. Klarer Fall auch, dass die Maße der Kabine wenig Spielraum für Ablagen lassen. Der ist im 7,5-Tonner Canter andererseits geschickt genutzt. Selbst an einen in die Fahrertür integrierten Aschenbecher ist gedacht. Generell gibt es den 7,5-Tonner nur mit der sog. dreisitzigen Comfort-Kabine und nicht in der ebenfalls dreisitzigen, aber noch schmälere 1,70 m-Variante. In vielem Punkten fährt der eCanter durchaus auf der Höhe der Zeit vor: LED-Scheinwerfer sowie elektronische Handbremse etwa bringt er serienmäßig mit. Für schlüssellosen Betrieb steht Smart-Key-System. Lenkradtasten steuern zum einen das Erscheinungsbild des LCD-Primärdisplays, dienen zum anderen der Einstellung des jetzt erstmals beim Canter erhältlichen Tempomats. Zu haben ist der eCanter mittlerweile auch mit Anhängerkupplung, auch wenn das zulässige Gesamtgewicht im Zugbetrieb damit um kein Gramm steigt. Es darf der eCanter jetzt aber erstmals überhaupt einen Anhänger (bis 3,5 t) mitführen, kann also bei leichter Ladung ganz anders in die Vollen greifen als zuvor. Und was die Sicherheitssysteme angeht, so macht der Canter seiner Daimler-Mutter alle Ehre – und reicht die serienmäßige Ausstattung von der elektronischen Parkbremse über Auto-Light-Funktion und Fernlicht-Assistent bis hin zum automatischen Notbremsystem des Kalibers ABA 6. Das geht zB mit seiner erweiterten Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer, die bis zur automatischen Vollbremsung reicht, über das derzeit gesetzlich Verlangte hinaus.

Bescheidenheit wiederum praktiziert der eCanter im Allgemeinen seit eh und je beim Batzen, den er seinen Käufer zu stehen kommt. Und im Fall des BEV gilt: Beläuft sich der Elektrozuschlag gegenüber dem Diesel bei seinem großen Konzernbruder eActros 600 doch aufs Zwei- bis Zweieinhalbfache, so begnügt der schon beim Grundpreis moderate eCanter sich für die batteriebetriebene Version mit dem Faktor 1,8. **Michael Kern**

Zweigleisiges Laden

Die passende Wallbox von Siemens kann der eCanter-Käufer direkt beim Fuso-Händler bestellen. Damit lassen sich die Akkus dann kostengünstig und unkompliziert auch in häuslicher Umgebung mit Wechselstrom (AC) befüllen. Als Ladezeit gibt Fuso für dieses Verfahren mit maximal 22 kW von 0 auf 100 % (beim Doppelpack an Akkus von insgesamt 82,6 kWh Kapazität) knapp fünf Stunden an. Fixer geht das natürlich im Hochleistungsmodus mit Gleichstrom (DC). Da beziffert Fuso die Zeit fürs Nachladen bei solch hochprozentigem Schluck aus der Pulle zwischendurch (also von 20 auf 80 %) mit maximal 104 kW auf gerade mal 26 Minuten. Soll's mit dem gleichen Verfahren – die Rede ist wiederum vom „M“ genannten doppelten Batteriepaket mit 82,6 kWh – noch mehr sein, dann ist bei Fuso von 90 % in bereits 44 Minuten die Rede. Generell ist allerdings das Laden von LiFePo-Batterien bei Kälte und speziell bei Minusgraden (gemeinhin nicht empfohlen) eine Sache für sich. Fuso rät für solche Umstände zum Laden mit Wechselstrom (AC), bei dem immer auch das Battery-Pre-Conditioning aktiviert werden kann, das die Batterie schnell auf Temperatur bringt.

Ausgezeichnete Lagersysteme

DLH Österreich und AutoStore starten strategische Kooperation für innovative Logistiklösungen.

Die DLH, bekannt für die Entwicklung erstklassiger Industrie- und Logistikimmobilien und Marktführer in Österreich, gibt die neue Kooperation mit AutoStore bekannt, dem weltweit führenden Anbieter automatisierter Lagerlösungen. Ziel der Partnerschaft ist es, modernste Automatisierungstechnologien in hochwertige Logistikimmobilien zu integrieren und damit die Effizienz und Nachhaltigkeit in der Supply Chain weiter zu steigern.

Die Immobilienqualität der DLH bietet die perfekte Grundlage für AutoStore-Systeme. Dank optimaler Flächenkonzepte, hoher technischer Standards und strategischer Standorte können AutoStore-Lösungen nahtlos implementiert werden. Dies ermöglicht Unternehmen, ihre Lagerprozesse zu automatisieren und gleichzeitig die Betriebskosten zu senken. Erste Erfolgsgeschichten bestätigen den Mehrwert dieser Kooperation: Neben anderen Nutzern setzt die Österreichische Post am „Industrial Campus Vienna East“ in Enzersdorf an der Fischa bereits auf die Kombination aus DLH-Immobilien und AutoStore-Technologie. Das Ergebnis: maximale Flächennutzung, schnellere Durchlaufzeiten und eine deutliche Steigerung der Produktivität.

Die Kooperation umfasst ein weiteres, bereits fertig gestelltes Projekt, den „Industrial Campus Gattendorf – Platin 3“, der als erste Entwicklung in dieser Assetklasse mit DGNB Platin-Zertifizierung ausgezeichnet wurde. Hier wurden ebenfalls die notwendigen technischen Anforderungen und Kriterien für die Integration von AutoStore-Systemen, besonders die Bodenebenheit bereits bei der Planung berücksichtigt, damit die effiziente Nutzung hochautomatisierter Lagersysteme gewährleistet werden kann.

„Mit AutoStore haben wir einen Partner gefunden, der unsere Vision teilt: moderne Hallenflächen nicht nur bereitzustellen, sondern aktiv zur Prozessoptimierung unserer Kunden beizutragen“, sagt Christian Vogt, Geschäftsführer DLH Österreich. „Die ersten Projekte zeigen, wie stark die Synergie zwischen hochwertiger Immobilie und innovativer Technologie ist.“

Die Kooperation ist ein weiterer Schritt in Richtung zukunftsfähiger Logistiklösungen und unterstreicht die gemeinsame Mission, Unternehmen bei der Digitalisierung und Automatisierung ihrer Supply Chain zu unterstützen. **■**



1 Das bei der Besichtigung des von der Österreichischen Post genutzten AutoStore-Systems am „Industrial Campus Vienna East“ in Enzersdorf/Fischa entstandene Foto zeigt v. li. n. re.: Thomas Hagen (AutoStore Consulting Alliance Director EMEA) und Christian Vogt (GF DLH Real Estate Austria).

2 Die Kooperation umfasst ein weiteres, bereits fertig gestelltes Projekt, den „Industrial Campus Gattendorf – Platin 3“, der als erste Entwicklung in dieser Assetklasse mit DGNB Platin-Zertifizierung ausgezeichnet wurde. Hier wurden ebenfalls die notwendigen technischen Anforderungen und Kriterien für die Integration von AutoStore-Systemen, besonders die Bodenebenheit bereits bei der Planung berücksichtigt, damit die effiziente Nutzung hochautomatisierter Lagersysteme gewährleistet werden kann.



Druck auf Kleintransporteure

TachoEASY bietet Sorglos-Paket inklusive Rechtsservice zur neuen Fahrtenschreiberpflicht

Ab dem 1. Juli 2026 greift eine neue Fahrtenschreiberpflicht. Sie betrifft all jene Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr leichte Nutzfahrzeuge mit zulässigen Höchstmassen von mehr als 2,5 Tonnen einsetzen. Um den Fuhrpark-Betreibern einen rechtlich und technisch sicheren Einstieg in die neue Materie zu ermöglichen, bietet TachoEASY eine pragmatische Sorglos-Lösung an. Sie kombiniert die Anschaffung der nötigen Software mit einem kostenfreien EU-rechtlichen Know-how- und Informationsservice. Damit werden alle Fragen des Verkehrs-, Verwaltungs- und Transportrechts für die betroffenen Unternehmen beantwortet.

„Wir unterhalten enge Kontakte zur EU und CORTE in Road Transport Enforcement) sowie zu hochspezialisierten Juristen“

Gerhard Mairhofer, Geschäftsführer von TachoEASY

Da die Kontrollbehörden eine Nichtbeachtung mit hohen Bußgeldern von bis zu einigen Tausend Euro und sogar einem Fahrverbot ahnden können, ist rasches Handeln angesagt. Zumal das Ganze mit erheblichem Aufwand für die Unternehmen einher geht. Der von einer zertifizierten Werkstatt ausgeführte Einbau intelligenter, digitaler Fahrtenschreiber (Tachographen) der zweiten Generation und zweiten Version (G2V2) in die Fahrzeuge ist dabei noch die kleinste Übung. Obgleich technisch nicht immer ganz problemlos und je nach Fahrzeugtyp mitunter auch recht zeitintensiv.

Weitaus höhere Ansprüche stellen aber die Auswahl der geeigneten Software für die rechtskonforme Aufzeichnung der Tachodaten, die Schulung der Mitarbeiter und Fahrer sowie die Ausstattung des Unternehmens mit neuem Fachwissen rund um die nun relevanten Vorschriften zu Entsendung, Kabotage, Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten. Um die davon betroffenen Flottenbetreiber vor teuren Anfängerfehlern zu schützen und ihnen sowohl den rechtssicheren als auch technisch stolperfreien Weg in die neue Fahrtenschreiberpflicht zu ebnen, stellen die Fuhrpark-Spezialisten von TachoEASY eine serviceorientierte Sorglos-Lösung bereit. Der Clou daran ist ihr ganzheitlicher und partnerschaftlicher Ansatz. Das heißt: Der Unternehmer erhält mit tacholog2 nicht nur eine leistungsstarke Software zur Archivierung der Tachodaten, sondern kann TachoEASY darüber hinaus auch kostenfrei zu allen Fragen des Verkehrs-, Verwaltungs- und Transportrechts konsultieren. „Wir unterhalten enge Kontakte zur EU und CORTE (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement) sowie zu hochspezialisierten Juristen“, sagt Gerhard Mairhofer, der Geschäftsführer von TachoEASY.

Mit der Anschaffung der Tachodaten-Archivierungssoftware tacholog2 geht der Flottenbetreiber auf Nummer sicher. Sie gehört seit Jahren zu den Spitzenprodukten im Markt und steht hierzulande bei vielen großen Speditionen im Zentrum des telemetrischen Fuhrpark-Managements. Disponenten und Flottenmanagern bietet sie

eine Vielzahl nützlicher Funktionen zur effizienten Bearbeitung und Analyse der Tachodaten. Im Rahmen des Wartungsservices profitieren die Anwender des Systems zudem von regelmäßigen Updates sowie zahlreichen, oft kostenfreien Zusatzleistungen. „Da viele Firmen im Rahmen der EU-Neuregelung juristisches Neuland betreten, kann der damit verbundene Mehrwert nicht hoch genug eingeschätzt werden“, sagt Gerhard Mairhofer. Er verweist an dieser Stelle sowohl auf die mannigfaltigen neuen Aufgaben für die Unternehmer – beispielsweise zur lückenlosen Datenarchivierung, zur Fahrerschulung oder zur Einhaltung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten – als auch auf die neuen Pflichten für das Fahrpersonal – etwa das Mitführen und Ausdrucken von Fahrerkarten, das Verhalten bei Verkehrskontrollen, das Überprüfen des Fahrtenschreibers sowie die Einhaltung spezieller Entsendevorschriften.

Branchenkennern zur Folge betrifft die neue Fahrtenschreiberpflicht in Österreich ein Volumen von derzeit etwa 1.000 leichten Nutzfahrzeugen, die in Grenzverkehren mit verschiedenen Nachbarstaaten pendeln. Vielfach handelt es sich dabei um die Sprinter und Lieferwagen von Handwerksbetrieben, KEP-Dienstleistern, Händlern und Serviceunternehmen. Für sie alle beginnt mit dem Einsatz digitaler Fahrtenschreiber (Tachographen) im Sommer 2026 eine neue Ära. „Wer dann die Archivierungssoftware tacholog2 und den Service zu rechtlichen Fragen von TachoEASY in der praktischen Anwendung hat, ist bestens gerüstet. Er verfügt nicht nur über eine zukunftssichere Lösung für die Datenverarbeitung, sondern bewegt sich auch unternehmensrechtlich auf sicherem Terrain“, erläutert Mairhofer. **■**

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2026.

Die nächste Ausgabe erscheint am 30.03.2026 (Anzeigenschluss: 09.03.2026).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf www.blickpunkt-lkw-bus.com oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ youtube.com/blickpunktltkwb → facebook.com/blickpunkt.lkw.bus



Interaktiv und multimedial erleben Sie Blickpunkt LKW & BUS auf Ihrem Tablet bzw. Smartphone.



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2025)



Klimawandel in der Klimapolitik

Weltrettung vor dem Aus

Kaum eine Firma in Österreich ist nicht längst auf die Rettung des Weltklimas eingeschwenkt. Viele von ihnen handeln aus Überzeugung, einige aus Markt- und Imagekalkül. Allen ist gemeinsam, sich innerhalb eines verengten Entscheidungsraums zu bewegen, denn die herrschende Klimapolitik ist keineswegs nur ein Vorschlag, sondern regierungsamtliche Direktive mit Bindungswirkung. Das ist im Inland so und innerhalb der Europäischen Union ebenfalls. Nicht nur außerhalb zeichnet sich allerdings allmählich ein Umdenken ab: Das Verbrennerverbot ab 2035, einst felsenfest beschlossen, ist inzwischen gefallen. Wer die Mittel und Möglichkeiten seines Unternehmens für die Abwendung der Erderwärmung einsetzen will, sollte sich gründlich über die Perspektiven seiner Anstrengungen informieren. Das gilt ebenso auch für die regierungsseitigen Vorschriften und Steuerungsmaßnahmen sowie für die Lenkungsinstrumente der EU-Kommission. Was seit Jahren mit astronomischen Ausgaben versucht wird, nämlich die kurzfristige Umstellung der Energiewirtschaft auf nicht-fossile Energieträger, mag vielleicht sinnvoll sein, könnte aber womöglich scheitern. Es wäre falsch, deshalb das Projekt der Mobilitätswende abzublasen. Es wird sich aber in den nächsten Jahren immer deutlicher zeigen, dass wir es herunterskalieren müssen, wenn wir überhaupt noch einen Teil davon verwirklichen wollen.

Zwei Kernbereiche Diese Folgerung ergibt sich zwingend, wenn man nur die beiden wichtigen Bereiche Energie und Rohstoffe betrachtet. Beide sind für den gewollten Umbau des Transportverkehrs und der Energieversorgung essenziell – und zwar in astronomischen Mengen. Energie wird knapp und knapper, einerseits aufgrund der massiven Einschränkungen der Energieversorgung aus Russland, andererseits wegen einer unvergleichlich dramatischen Konkurrenzsituation:

jeweilige Wirkungsgrad ist gering. Man wird hierfür so viel Strom einsetzen müssen, dass die örtliche Aufheizung zum Problem wird. Tatsächlich ist dieser Strom aber gar nicht verfügbar. Die für seine Erzeugung erforderlichen Kraftwerke sind nicht da, und wenn sie gebaut werden, sorgen auch sie für neue Probleme (Gas, Kernkraft). Und es fehlen Speichermöglichkeiten und Leitungsnetze. Auch die Rohstoffe werden bereits jetzt zum Problemfeld. Ihre Preise steigen teilweise nadelförmig. Auch zu diesen hohen Preisen, die jede Kalkulation erschweren, sind sie nicht in den benötigten Mengen verfügbar. Bei wichtigen Schlüsselrohstoffen gibt es ein deutliches Angebotsdefizit bei einer unelastisch hohen Nachfrage. Bei anderen gibt es chinesische Exportbeschränkungen, die unmittelbar zum Stillstand von Produktionsbändern führen. Dies wird noch verschärft durch eine Gedankenlosigkeit beim Rohstoffeinsatz, die im starken Kontrast zum großen Ziel der Planetenrettung steht. Ein Beispiel des technikverliebten Zeitgeschmacks: Für die Heißwasserbereitung schlägt ein Installateur aus Niederösterreich vor, anstelle einer thermischen Solaranlage eine Wärmepumpe mit einer Photovoltaikanlage zu betreiben. Ergebnis: höherer Ressourceneinsatz, höhere Kosten, höhere Anfälligkeit, geringerer Wirkungsgrad. Raubbau statt Sparsamkeit: Das führt direkt an einen Punkt, bei dem nicht mehr genug Material für all die hehren Ziele zur Verfügung steht.

Viele Räder im Getriebe Das Jahrhundertprojekt des Klimaschutzes setzt ein Zusammenwirken verschiedener Teile voraus: Das Transportunternehmen soll zB elektrische Fahrzeuge verwenden. Diese benötigen jedoch eine passende Ladeinfrastruktur, und zwar im

Gleich mehrere Jahrhundertprojekte schlucken jedes verfügbare Megawatt. Genannt seien stellvertretend lediglich Digitalisierung, Kryptowährungen und Wasserstoffgewinnung. Der



gesamten Gebiet, das sie befahren werden. Die Ladeinfrastruktur funktioniert nur, wenn es auch den Strom gibt, mit dem dort die Fahrzeuge geladen werden sollen. Unsere Stromnetze sind so ausgelegt, dass in jeder Sekunde genau so viel Energie eingespeist wird, wie man daraus entnimmt. Das ist also ein sehr komplexes, sensibles System. Ohne grundlastfähige Kraftwerke ist es nicht zu errichten, also müssen bei mehr Windrädern und mehr Solarkollektoren auch mehr Gaskraftwerke errichtet werden, die ebenfalls viel Geld kosten. Baut man sie nicht, werden Blackouts häufiger eintreten, die ihrerseits wieder mehr Menschen auf den Gedanken bringen, sich nach einer krisenfesten Antriebsmöglichkeit umzusehen.

Ohne Wirtschaft keine Wende Die Mobilitätswende als wesentlicher Baustein des Klimaschutzes kann nur bei günstigem „Wirtschaftswetter“ umgesetzt werden, also geringer Bürokratie, geringen Energiekosten, geringen Standortkosten, geringen Lohnnebenkosten und geringen Behinderungen für Produzenten und Benutzer. Dass dieses Rezept blendend funktioniert, zeigt China: Dort werden die Hersteller nicht behindert, sondern mit hohen Summen gefördert. Sie haben Zugang zu Seltenen Erden und Schlüsselrohstoffen, zu günstiger Energie und günstigen Arbeitskräften. Die Umweltauflagen halten sich in Grenzen, Werksbauten sind nicht vom Schutz der Mopsfledermaus abhängig. In der Folge erobern günstige Elektroautos aus China immer größere Marktanteile in Europa. Um nicht falsch verstanden zu werden: Umwelt- und Sozialauflagen haben ebenso ihren Sinn wie auch manche andere politische Rahmenbedingungen in unserem Teil der Welt. Aber es sieht so aus, als könne man nicht das eine mit dem anderen haben. Wer Elektrofahrzeuge zum Standard machen will, darf nicht auch noch ihre Erzeuger behindern. Andererseits würde ein Scheitern der Mobilitätswende keineswegs das Ende der Elektromobilität bedeuten. Am wahrscheinlichsten ist es, dass sie sich in Bereichen etablieren wird, in denen ihre Vorzüge voll zum Tragen kommen. Wer sichere Lademöglichkeiten auf den Aktionsradius abstimmen kann, also eine eigene Infrastruktur errichtet, wird diese Fahrzeuge ganz ohne Einschränkungen und Schwierigkeiten einsetzen können. Riskant ist es hingegen, sich

dabei auf die Hilfe staatlicher Stellen zu verlassen, obwohl sich in der Vergangenheit immer wieder ihre Unzuverlässigkeit erwiesen hat.

Nationale und regionale Klimapolitik Der Klimaschutz verliert nach und nach sein globales Format: Er ist bereits jetzt zu einer Angelegenheit einzelner Wirtschaftsräume wie der EU und einzelner Staaten wie Österreich geworden. Auch wenn das Ziel erstrebenswert sein mag, was wir nicht wissen, sollte man sich mit der Tatsache befassen, dass die verbissenen Einsparungsbemühungen in der EU ein Tropfen auf den heißen Stein sind, wenn die anderen großen Volkswirtschaften wie Indien, China oder die USA nicht mitziehen. Die jährlichen Weltklimagipfel sind zu reinen Schwätzkreisen verkommen, in diesem Jahr wurde dafür sogar eine breite Autobahntrasse durch den geschützten Amazonas-Regenwald geschlagen. 103 ha Waldfläche gingen dabei verloren, außerdem zerschneidet die Trasse den Lebensraum zahlreicher Tiere. Über weitere Rodungen, etwa für Flughäfen, sind keine Zahlen bekannt. Man kann sich kein drastischeres Symbol dafür denken, dass Klimapolitik tatsächlich umweltschädlich ist. Statt sich demonstrativ der Internetkonferenz zu bedienen, reisen „Umweltpolitiker“ mit großem Gefolge per Flugzeug an, klopfen sich gegenseitig auf die Schulter und genießen das brasilianische Nachtleben. Im September hat die nicht gerade als konservativ geltende „New York Times“ die umweltpolitische Entwicklung seit dem Pariser Klimaabkommen bilanziert: Zusagen wurden nicht eingehalten, die Konferenzen sind von Stillstand gekennzeichnet, Gegenbewegungen sind im Aufwind. Wenn selbst in der Hochburg der linksliberalen Zeitungspublizistik die Erkenntnis ausgesprochen wird, dass der global organisierte Klimaschutz am Ende ist, dann wird man das kaum als Geschwurbel „einordnen“ können. Die Fakten deuten auf einen grundlegenden Wandel dieser Entwicklung hin – und das Verdrießliche daran ist nicht die Frage, ob sich jetzt die falsche Politik durchsetzt, sondern die Tatsache, dass jedes noch so hehre Ziel binnen zehn Jahren saft- und kraftlos ausgebucht werden kann. Politische Großprojekte können nicht durchgehalten werden, weil sie immer vom Zeitgeschmack abhängen. →



Ein Projekt des Westens Das Pariser Klimaabkommen war ein Herzensprojekt von US-Präsident Barack Obama und der politischen Elite an der amerikanischen Ostküste. Schon in den USA war die Zustimmung fragil: Donald Trump hat das Abkommen jeweils zu Beginn seiner Amtszeit aufgekündigt. In anderen Ländern und Kulturräumen wird das Thema durchaus anders gesehen und bewertet als im Westen: In islamischen Ländern soll die Wissenschaft dem Koran dienen. Der Präsident Aserbaidshans, Ilham Aliyev, sieht Öl und Gas als Geschenke Gottes an, der Iran bemüht sich trotz überreicher Öl- und Gasvorräte um Kernenergie, aber kaum zur zivilen Nutzung, weil die Geschenke Gottes im Boden schier endlos erscheinen. In Saudi-Arabien, Katar, den Emiraten und anderen Wüstenländern hat man nicht vergessen, was man dem schwarzen Gold zu verdanken hat, u. a. unglaubliche Städte und eine wichtige Rolle in der Weltpolitik. Eine weltweite Abkehr von fossilen Brennstoffen würde bedeuten, dass diese Volkswirtschaften wieder Datteln exportieren werden. Das machen sie sicher nicht mit, eher senken sie den Ölpreis auf einen Bruchteil. Spätestens dann hängen bestimmte Staaten die teure und wechselhafte Öko-Energie an den Nagel.

Die aktuelle Weltklimakonferenz COP30 in Belém (Brasilien), abgehalten im November, stellt eine Zäsur in der Klimaschutzbewegung dar. Die vier Staaten, auf die es wirklich ankäme – nämlich China, die USA, Indien und Russland – waren nicht mit Staatschef vertreten. Schon zwei Wochen zuvor hatte sich Bill Gates, einst Hauptpropagandist der Klimaretung, von einer überzogenen, kurzsichtigen Klimapolitik losgesagt. Nun soll Wohlstand die Lösung bringen, aber für Gates dürfte es vor allem um die Verfügbarkeit von Energie für zahlreiche neue Rechenzentren gehen.

Für die Konferenz sollten die Staaten Rechenschaft über ihren künftigen Verbrauch von Kohle, Öl und Gas geben, allerdings gab nur ein Drittel solche Erklärungen ab. Diese Berichte deuten auf einen Anstieg der weltweiten jährlichen Nutzung von Kohle um 30 %, von Öl um 25 % und von Gas um 40 % im Jahr 2030 gegenüber 2015 hin.

Für die meisten Teilnehmer scheint die Klimakonferenz eine reine Urlaubs- und Winkveranstaltung zu sein, wogegen die EU stramm an ihren Emissionsbegrenzungen festhält – Deutschland vorneweg. Damit verschafft der Klimaprimus seinen Nachbarn die Möglichkeit, per Emissionshandel weniger an Treibhausgasen einzusparen und damit die Reduzierung in Deutschland auszugleichen. Das „Wall Street Journal“ hat Deutschlands Energiepolitik als die „dümmste der Welt“ bezeichnet. Dieses Land, das vom Export lebt, kann seine Waren schon wegen klimaschutzinduzierter Mehrkosten nirgends zu konkurrenzfähigen Preisen anbieten. Etwa 2032 wird das Restbudget an deutschen CO₂-Emissionen aufgebraucht sein, danach wird man bestimmte Unternehmen zwangsweise schließen müssen. So schaltet man eine Wirtschaftsnation ab.

Statt Klimaschutz ein Finanzkonstrukt Anstelle konkreter Vereinbarungen dürfte das einzige greifbare Ergebnis der Klimakonferenz die Einrichtung eines Investmentfonds zum Schutz tropischer Wälder sein. Hierfür sollen 125 Mrd. Dollar eingesammelt werden. Die Geberländer sollen dafür knapp 5 % Zinsen erhalten, private Investmentgesellschaften rund 6,5 %. Das Geld soll in Risikoanleihen von Schwellenländern angelegt werden. Dieses windige Konstrukt, bei dem völlig unklar ist, woher seine Wertschöpfung kommen soll, „soll“ 3–4 Mrd. Dollar pro Jahr für „Tropenwaldländer“ bringen, 74 an der Zahl. Jedes dieser Länder würde also im Schnitt 473 Mio. Dollar bekommen – etwa 40,8 Mio. Euro. Zum Vergleich: Deutschland hat 315 Mio. Euro allein für Radwege und Busse in Peru gespendet, also fast das Achtfache nur für ein Liebhaberprojekt.

Der Zinsertrag von Blackrock und anderen Investoren beläuft sich hingegen auf 6,5 Mrd. Dollar pro Jahr – abgesichert durch den ersten Rang unter den Gläubigern. Die USA und Großbritannien beteiligen sich nicht an diesem Fonds.

In Indien können die meisten Menschen nicht einmal davon träumen, dereinst mit Elektrofahrzeugen durch die Gegend zu fahren. In

solchen Ländern gibt es weitaus wichtigere Anliegen als Solarparks: zB Ernährung, Schulen, Sicherheit für Mädchen. Auch für China hat der Klimaschutz bei weitem nicht die Priorität, die er innerhalb Brüssels genießt: Dort geht es um die Entwicklung der Volkswirtschaft, um die Abkehr von der Dollardominanz, um das Einnehmen einer tragenden Rolle auf der Bühne der Weltwirtschaft. China hat so gewaltige Projekte, dass es sich bei deren Umsetzung auf günstige, grundlastfähige Energie verlassen können muss. Und in China ist man übrigens ganz besonders sensibel gegenüber Belehrungen aus Europa. Eine weltweite totale Energiewende ist aus vielen Gründen völlig ausgeschlossen.

Schon vorher wenig Engagement Für die neue Ausgabe der Klimakonferenz hatten selbst Monate nach Ablauf der Frist nur 15 Staaten neue Pläne eingereicht, viele mit abgeschwächten Zielen, mehr als die Hälfte mit Rückschritten, nur in einem Fall konform mit den Pariser Klimazielen. Wer von unseren Politikern glaubt, die Weltgemeinschaft in Sachen Klimaschutz noch an die Kandare nehmen zu können, wo doch sogar die USA selbst von dem Projekt abgerückt sind und fossile Brennstoffe an Europa verkaufen? Auch Kanada rudert zurück, Mexiko ebenfalls, und in beiden Ländern wird das von der Bevölkerung mit viel Zustimmung honoriert. Überall ist den Wählern das Hemd näher als der Knopf, und gerade in der Bundesrepublik Deutschland konnte man in den letzten Jahren beobachten, wie eine krass fehlgeleitete Klima- und Wirtschaftspolitik die Menschen geradezu in die Verweigerungshaltung drängt. Einerseits steigen die Kosten für alles, andererseits verlieren dort immer mehr Menschen ihre Arbeit, weil ganze Industriezweige unter dem ideologisierten Lenkungsstaat zusammenbrechen. Und wenn es nicht mehr bezahlbar ist, dann wird es eben nicht mehr gemacht, so einfach ist das. Auch in den Transportunternehmen ist der Verweis auf Nachhaltigkeit ebenso wie die Anschaffung des Vorzeige-Stromers oft eine Sache der Prestigepflege. Dreht der Wind, fällt vieles davon schlagartig weg, und darin liegt die Tragik der Planetenrettung, die doch im Kern ein wichtiges Anliegen ist. Nach und nach scheren einzelne Staaten aus dem grünen EU-Gedankenverbund aus und hinterfragen die verordnete Politik – diesen Leuten, die man heute als Störenfriede und Außenseiter ansieht, wird man später vielleicht Weitblick zuschreiben.

Die fast universelle globale Verpflichtung, die Klimaentwicklung des Planeten steuern zu wollen, ist aufgrund ihrer Vermessenheit ziemlich präzise als westlich zu erkennen. Da sie nur vertikal, hierarchisch und mit Zwang durchgesetzt werden kann, ist sie außerdem undemokratisch. Selbst wenn sie also gut und richtig sein sollte, ist sie schon deswegen anfechtbar. In der Bundesrepublik Deutschland wurde der Klimaschutz sogar in den Verfassungsrang erhoben, und man erreicht ihn derzeit durch forcierte Deindustrialisierung, die zu einer starken Auswanderung gut ausgebildeter Fachkräfte beiträgt, die ihrerseits zu einer Abschwächung der Wirtschaftsleistung, zum Rückgang der Steuereinnahmen und des allgemeinen Wohlstands führt. Ob das eine gute Voraussetzung für die Umsetzung des Jahrhundertwerks Klimaretung ist, wird sich zeigen.

Die Industrie kippt Der absolute Vorrang für den Ausbau erneuerbarer Energien hat die Energieversorgung sensibler Industrieunternehmen unsicherer gemacht und dadurch zu Schwierigkeiten geführt. Die deutsche Wirtschaftsministerin Katherina Reiche (CDU) will daher die Energiepolitik ihres Staates mehr an Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit ausrichten. Spanien, das Ende April 2025 aufgrund von zu viel Sonnenstrom einen Blackout erlebte, wendet sich bereits wieder dem Erdgas zu und lässt Kraftwerke weiterlaufen, die bereits stillgelegt werden sollten – als neue Normalität, bis man die Stromnetze durch Speicher stabilisieren kann. In der Bundesrepublik Deutschland sollen 20 neue Gaskraftwerke entstehen. Der Umstieg auf Ökostrom steht und fällt mit der Netzstabilität, und die ist nur

zu haben, wenn man im großen Maßstab für Stromspeicher sorgt – was nicht in Sicht ist – oder grundlastfähige Kraftwerke in Betrieb hat. In vielen Ländern kommen an diesem Punkt kleine modulare Kernkraftwerke ins Spiel, im deutschsprachigen Raum nicht. Dabei sind sie – das weiß man auch als Kernkraftgegner – die letzte Chance für die Energiewende.

Selbst wenn all dies machbar sein sollte: Wenn die Erklärung der Erderwärmung stimmt, wenn die Abkehr von fossilen Energieträgern überlebensnotwendig ist, wenn erneuerbare Energien die Lösung sind, wenn wir genügend Energie, Kupfer, Schlüsselrohstoffe, Sand, Baumaschinen und Fachkräfte für den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur haben und all das zur Erzeugung von einigermaßen bezahlbarer Energie führt, die nicht plötzlich ausfällt – dann ist ein wesentlicher Faktor noch gar nicht berücksichtigt, nämlich die Haltbarkeit der Photovoltaik- und Windkraftanlagen. Die Lebensdauer von Windkraftanlagen beträgt in der Regel 20 bis 25 Jahre in Abhängigkeit vom Standort und den Wetterbedingungen. Hochwertige Photovoltaik-Module haben eine Lebensdauer von mindestens 30 Jahren, Wechselrichter fallen nach etwa 10 bis 15 Jahren aus. Die Leistung der Anlage sinkt pro Jahr um etwa 0,5–1 %. Beide Arten von Stromerzeugern bedürfen regelmäßiger Wartung.

Alle Anlagen müssen also im Zeitraum von 10 bis 30 Jahren fortwährend ausgetauscht werden, weil sie ihr Lebensende erreicht haben. Viele Komponenten lassen sich gar nicht wiederverwenden, sie können nur auf Deponien endgelagert werden. Für die neuen Teile werden wieder die gleichen Rohstoffe und ein ebenfalls hoher Energieeinsatz benötigt. Hierin liegt ein endloser Müll- und Kostenfaktor. Wichtige Rohstoffe, die bereits jetzt nicht ausreichen, werden sich dadurch immer weiter verknappen, ihre Preise, die schon jetzt steil ansteigen, werden explodieren. Man wird sich die Ersetzung alter Windräder und Solarmodule eines Tages nicht mehr leisten können, selbst unter der Annahme, dass die Betonsockel weitergenutzt werden können. Was schon als Jahrhundertprojekt kaum zu stemmen ist, ist viermal pro Jahrhundert zu errichten, wenn es Bestand haben soll. Es ist fraglich, ob dann irgendwelche Staaten in Europa die finanziellen Mittel bereitstellen können, die für diese fortlaufende Erneuerung notwendig sind – und ob sie angesichts des demografischen Wandels dazu überhaupt bereit sein werden. Von einem europäischen Stromverbund wird dann sicher keine Rede mehr sein.

Die Lösung liegt im Kleinen All das bedeutet nicht, dass man die Chancen und Möglichkeiten der eigenen, persönlichen Energiewende nicht nutzen sollte. Eine Pelletsheizung, eine Solaranlage und auch Elektrofahrzeuge haben ihren Sinn und können zu einem Wandel im Umgang mit der Erde beitragen. Wenn die Klimapolitik im internationalen Maßstab scheitert, kann man trotzdem seine eigenen Entscheidungen treffen. Man sollte sich dabei nicht auf den allgemeinen Trend und die Zusagen wechselnder Regierungen verlassen. Elektrofahrzeuge können sehr vorteilhaft eingesetzt werden, wenn sicher ist, wann und wo sie geladen werden können, und wenn der Aktionsradius überschaubar bleibt, also etwa im städtischen und regionalen Gebiet. Wer weitere Strecken bewältigen will, muss sich auf Lademöglichkeiten verlassen können, er hängt also von anderen ab.

Sowohl die Energie- als auch die Mobilitätswende werden deutliche Änderungen bewirken, auch wenn sie nicht total ausgerollt werden können. Man wird sie nach Maßgabe der Möglichkeiten herunterskalieren und in Bereichen nutzen, in denen ihre Vorteile wirklich zum Tragen kommen. In anderen Bereichen werden sich andere Techniken etablieren. Übergangsweise wird das noch eine ganze Weile der Dieselmotor sein, angetrieben mit Designerkraftstoffen aus Altöl und vermutlich Kunststoffabfällen. Die Einsicht in die Notwendigkeit, uns anzupassen, wird über die Idee der Steuerung des Klimas hinweggehen. Auf diesem Weg wurde bereits zu viel Zeit vertan.

■ Alexander Glück



Das Problem Fahrermangel

Leichterer Zugang zum Führerschein und Schnuppertage lösen das Problem nicht.

Die Fahrerkabinen sind heute vom Feinsten, die Fahrzeuge sicher und auf dem letzten Stand der Technik, die von der EU-Kommission vorgeschriebenen Arbeitsschutzmaßnahmen streng. Inzwischen ist die Systemrelevanz des Waren- und Gütertransports weithin bekannt. Das Fahrpersonal ist gefragt, mancher Mitarbeiter kann die Wahl eines neuen Fahrzeugs beeinflussen. Die gefühlte Freiheit auf der Straße hat zu einer eigenen Berufskultur mit dazugehörigem Musikstil geführt. Das sind die richtigen Zutaten für einen Beruf mit Zukunft, möchte man meinen.

Und doch stellt der Fahrermangel die Transportbranche vor große Probleme. Hohe Anforderungen und Belastungen, die dieser Beruf mit sich bringt, haben die Motivation der neuen Ausbildungsjahrgänge gravierend geschwächt, möglicherweise auch, weil ein neuer Bewerbertyp auftaucht – mit starkem Fokus auf Work-Life-Balance und geringem Verständnis für die Tatsache, dass man seinen Kollegen und seinem Arbeitgeber einen Gefallen tut, wenn man pünktlich und zuverlässig ist und im Krankheitsfall wenigstens absagt. Abschreckend auf das Berufsbild wirken zweifelsohne Vorschriftenflut und Dauerstaus.

Ein Berufsstand geht in Pension Aber das allein wäre das geringste Problem, weil man sich ja dann bessere Kräfte suchen könnte. Schwerer wiegt der Umstand, dass nicht einmal die unzuverlässigen Bewerber in ausreichender Stückzahl zu haben sind. Es gibt einfach nicht genug Menschen, die in diesen Beruf einsteigen wollen. Die Alterspyramide im Bereich der Lastkraftfahrer ist katastrophal, die überwiegende Mehrheit davon ist über 55 Jahre alt und sieht bereits ihrem Ruhestand entgegen. Wenn sich diese Menschen aus dem Berufsleben verabschieden, können die meisten ihrer Stellen gar nicht nachbesetzt werden. Europaweit fehlen 426.000 Fahrer.

Der Nachwuchs fehlt u. a., weil die Einstiegshürden zu hoch sind, vor allem die Kosten für einen gewerblichen Lastwagenführerschein. Frauen sind extrem unterrepräsentiert, weil die berufliche Infrastruktur traditio-

nell auf Männer zugeschnitten ist. Da ist es kein Wunder, wenn Unternehmer und Branchenvertreter vehement nach Einwanderung rufen. Einwanderer müssen jedoch die nötige Fahrerlaubnis und deutsche Sprachkenntnisse erwerben, und das dauert eine Weile. Wir wissen auch nicht, ob die Neigung der Einwanderer zu diesem Beruf stärker ist als die der inländischen Auszubildenden. Und man übersieht schnell, dass jeder neue Fahrer, der auf diese Weise gewonnen wird, in seinem Heimatland fehlt – was wiederum wirtschaftliche Folgen hat, die sich auch international auswirken. Was Osteuropa betrifft, haben die Menschen dort inzwischen bessere Alternativen und müssen sich nicht mehr im Westen verdingen.

Eine naheliegende Lösung liegt darin, die Attraktivität dieses Berufs deutlich zu stärken und gleichzeitig die vorhandenen Fahrer länger im Beruf zu halten. Es wird viel über die prekäre Situation von Pensionisten geklagt – hier ließen sich jene, die noch weiterarbeiten möchten, äußerst sinnvoll verwenden. Und sie wären gesamtwirtschaftlich kosteneffizient, selbst mit einer generösen Bezahlung. Denn sie bleiben aktiv, was sich gesundheitlich auswirkt. Ihre Weiterbeschäftigung wäre aufgrund der damit verbundenen Wertschöpfung auch entlastend für die Rentenkasse, außerdem sind sie gut ausgebildet, erfahren und kompetent – und deshalb um einiges wertvoller als ein ganz frischer Berufseinsteiger. Nicht zuletzt tragen sie zur Entlastung der angespannten Situation bei, wogegen Lieferausfälle und -verzögerungen zu einem Anstieg der Transportkosten führen und damit der Preissteigerung Vorschub leistet. Um diese Diskussion wird man nicht herumkommen.

Die Versorgung steht auf der Kippe Auch ohne kostentreibende Effekte können die Auswirkungen von Lieferverzögerungen gefährlich werden, weil die Versorgung nicht mehr gewährleistet ist. Sollte sich die Situation zuspitzen, werden – ähnlich wie bei der Stromversorgung – zunächst die weniger kritischen Bereiche aus der Versorgung genommen, damit die wichtigeren Transporte nicht gefährdet werden. Eine solche Situation wird auch neue Chancen für neue und bestehende Transportunternehmen bieten, die beispielsweise mit einem schlanken Fahrerteam genau dort einspringen, wo Bedarf besteht. Das bedarf neuer Kalkulationsmodelle und höherer finanzieller Flexibilität seitens der Auftraggeber, aber auch besserer Kommunikation. Steigende Transportkosten gelten zwar als unmöglich, weil sie sofort „günstigere“ Konkurrenten auf den Plan rufen, aber auf das einzelne Stück gerechnet fallen sie nicht besonders stark ins Gewicht. Hier könnte eine deutliche Entlastung seitens des Staates (Maut, Klimaschutz, Energiepreise) ganz unmittelbar zu steigenden Löhnen führen. Die Regierung hat es in der Hand, das Problem des Fahrermangels zu lösen, indem sie die Branche von den Bleigewichten befreit, die sie ihr umgehängt hat. Das kommt direkt dem Regierungsbudget zugute, weil der Gütertransport der Blutkreislauf der Wirtschaft ist und weil der Staat von den Unternehmen Körperschaftssteuer, von den Selbstständigen Einkommensteuer und von den unselbstständig Beschäftigten Lohnsteuer einstreicht. Europaweit geben 51 % der Transportunternehmen an, aufgrund des Personalmanagements nicht wachsen zu können. Ein erheblicher Teil schrumpft sogar. Nimmt die Politik aufgrund erwartbarer Kurzsichtigkeit oder ideologischer Regulierungspläne nicht den Druck heraus, wird sich das Transportwesen stark verändern. Nachdem Transporte heute nach weitgehend standardisierter Planung ablaufen, werden sich künftig vielleicht mehr Nischenanbieter etablieren, die Beiladungen koordinieren oder Direktfahrten durchführen.

Schon jetzt gibt es Internetseiten, auf denen man einen Transportauftrag als Beiladung ausschreiben kann. Die teilnehmenden Firmen, oft Kleinstbetriebe mit ein bis zwei Fahrern und nur einem Wagen, planen auf ihrer anstehenden Fahrt einen kleinen Umweg ein und liefern die Ware zusätzlich aus. Preis und Termin müssen von den Beteiligten abgesprochen werden. Was im kleinen Bereich machbar ist, könnten sich auch große Unternehmen ansehen: Flexible Beiladung macht jede Fahrt wirtschaftlicher, auch hinsichtlich der hohen Abgaben. Wenn mit weniger Fahrten mehr befördert werden kann, wird tatsächlich auch der Fahrermangel etwas entschärft. Nur ist dann eben vieles nicht mehr ganz termingenau, aber das ist es ja auch heute nicht immer.

Bringt Schrumpfung Erleichterung? Da Unternehmen die Größe ihres Fuhrparks mit der ihrer Belegschaft in Einklang bringen müssen, bedeuten weniger Fahrer letztlich auch weniger Fahrzeuge. Durch Verbesserungen bei der Koordination aller Transporte kann die somit etwas verkleinerte Firma einen guten Schnitt machen: Weniger Stillstand und weniger Wartungsaufwand wirken sich unmittelbar auf die Ertragslage aus. Bei einer kleineren Flotte schlägt auch die Modernisierung durch Neuanschaffungen nicht so stark zu Buche wie bei einer großen. Angesichts der Konjunkturflaute unserer Zeit ist das ein wesentlicher Aspekt, denn auch die besten Fahrzeuge verdienen

nur dann Geld, wenn sie möglichst intensiv genutzt werden. Zur wirtschaftlichen Situation kommen die Unklarheiten, die mit der Mobilitätswende verbunden sind: Wann der richtige Zeitpunkt für den Umstieg auf Elektromobilität ist, hängt von den jeweiligen Gegebenheiten ab, vor allem vom Aktionsradius des Fahrzeugs. Der kann aber in Zukunft anders sein als heute.

Für eine bessere Laderaumausnutzung bedarf es keiner Jahrhundertprojekte, sondern einfacher, niederschwelliger Vernetzung, etwa durch Transportbörsen im Internet. Unternehmen können ihre wirtschaftliche Effizienz sofort verbessern, indem sie sich dort betätigen. Vor allem auf Rückfahrten sind Lastwagen häufig leer. Die Akquise eines zur Strecke passenden Transportauftrags macht aus einer Leerfahrt eine bezahlte Fahrt. Das muss aber gut gemacht sein und auch breit angenommen werden. Auch den Fahrermangel versucht man bereits durch Internetseiten in den Griff zu bekommen. Die Seite www.lkwlenker.at, initiiert von der Wirtschaftskammer Oberösterreich, weist bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe 82 offene Stellen aus, 66 davon in Oberösterreich. Für eine Internetseite mit österreichweitem Anspruch ist das ziemlich wenig, gerade auch im Vergleich

mit anderen Berufsportalen, wo es deutlich mehr Stellen für Berufskraftfahrer gibt. Das sollte sinnvollerweise zusammengeführt werden. Man kann seine Stellenangebote auch automatisch auf mehreren solcher Seiten veröffentlichen. Das nennt sich „Multiposting“ und ist im Netz ebenfalls leicht zu finden.

Klare Schritte gefragt Die von der schwächelnden Konjunktur und steigenden Kosten geplagte Transportbranche benötigt konkrete Investitionsanreize und eine klare Perspektive hinsichtlich der Tragfähigkeit der Mobilitätswende (genauer gesagt: hinsichtlich der Planungssicherheit bei der Anschaffung elektrischer Lastwagen). Unter dessen brechen die Exporte aus der EU in die USA unter dem Druck der

neuen Zölle ein. Die Energiepreise gehören zu den höchsten der Welt, der Gütertransport wird zusätzlich mit Gebühren und Abgaben belegt. Daraus ergibt sich ein Szenario zurückgehender Transporttätigkeit – und vor diesem Hintergrund könnte der Fahrermangel einen Teil seiner Bedrohlichkeit verlieren. Eine dauerhafte Lösung ist das allerdings nicht, denn bei einer späteren Erholung der Wirtschaftstätigkeit schlägt das Fahrerdefizit dann wieder voll durch.

Man könnte durchaus darüber nachdenken, ob es eine zeitbedingte Mode ist oder Ausdruck von Weiterentwicklung, wenn sich Verbraucher schlichtweg alles ins Haus liefern lassen, um die Hälfte davon wieder zurückzuschicken. Oder wenn Nordseekrabben zur Verarbeitung nach Marokko und zum anschließenden Verkauf wieder an die Nordsee gefahren werden. Eigentlich ist der Warentransport eine hochwertige und verantwortungsvolle Dienstleistung. In den meisten Fällen wird sie aber als Selbstverständlichkeit angesehen, über deren Wert nicht weiter nachgedacht wird. Berufskraftfahrer klagen u. a. über die mangelnde Wertschätzung, die ihnen entgegengebracht wird.

Der Fahrermangel und die Konjunktorentwicklung können zu einer Aufwertung des Transportwesens beitragen: Wie auch die Mobilität der Menschen jahrelang absurd übertrieben wurde, könnte ein Umdenken zu einer mehr regionalen Ausrichtung von Erzeugung und Konsum führen. Genau die stärkt übrigens auch die Resilienz der Volkswirtschaften gegenüber den Unwägbarkeiten der Globalisierung. →

„Der Fahrermangel geht weit über das Problem fehlender Arbeitskräfte hinaus. Vielmehr verdeutlicht er die tiefen Risse im System und zeigt, wie wir Fahrer ausbilden, entlohnen, unterstützen und wertschätzen.“

Todd DeLaughter,
CEO von Alpega

Mehr Binnenhandel mit den vielbeschworenen kurzen Transportwegen würde eine Reihe akuter Probleme abmildern und kleinen, wendigen Unternehmen ihre Nische in einer von Konzentrationstendenzen gekennzeichneten Branche verschaffen. Dafür lassen sich vielleicht auch Berufseinsteiger gewinnen, die ihre Berufung nicht im Fernverkehr sehen.

Problembar Europa Solche nur bedingt tröstlichen Überlegungen können jedoch nicht über die derzeit sehr prekäre Lage der heimischen Transportbranche hinwegtäuschen. Während sich die Länder und Regionen außerhalb der EU eines lebhaften Warenumschlages erfreuen, hinkt der Verkehr innerhalb der EU deutlich zurück, insbesondere der Warentransport in den Norden Europas. Neben den erheblichen Kostenbelastungen wird der Fahrermangel als wachsendes Problem spürbar. Auch wenn sich Möglichkeiten finden, mit ihm umzugehen, hemmt er die Wachstumsmöglichkeiten der Logistikbranche entscheidend – mit allen sich daraus ergebenden Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft. Es stellt sich auch die Frage, ob das Transportwesen der Zukunft für neue Mitarbeiter attraktiv sein wird oder nicht. Um den Fahrerberuf attraktiver zu machen, ist es erforderlich, sich mit den Problemen zu befassen, die von den Fahrern benannt werden. Keines davon wurde durch die Regulierungswut des Brüsseler EU-Apparats behoben, manche Vorschriften haben den Gestaltungsspielraum bei der Berufsausübung sogar weiter eingeschränkt (wobei man die hohe Kompetenz der EU-Beamten bei der Vorschreibung von Schlaf- und Erholungspausen gerechterweise nicht unterschätzen sollte). Aus der Praxis berichten Lastkraftfahrer über hohen Termindruck, unregelmäßige Arbeitszeiten, lange Abwesenheit von

der Familie, körperliche Belastung und Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche, außerdem über zu geringe Wertschätzung, schlechte Bezahlung und ein schlechtes Image.

Ausufernde Bürokratie Zur Entschärfung des Problems könnte die Politik einen wesentlichen Teil beitragen, indem sie die erheblichen finanziellen und bürokratischen Belastungen der Transportbranche zurücknimmt. Auch regulatorische Erleichterungen wären sehr hilfreich: Beispielsweise können Lastwagenfahrer aus einem Nicht-EU-Land mit ihrem Führerschein durch die EU fahren, aber sie können damit nicht in der EU als Fahrer arbeiten, denn dafür benötigen sie einen EU-Führerschein. In Polen ist eine Umschreibung einfach und ohne Prüfung möglich. In Deutschland benötigen sie eine theoretische und eine praktische Prüfung, und um diese zu bestehen, benötigen sie auch ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache. Statt ihre Regulierungswut auf Zwangspausen und Streckendokumentation zu richten, sollte sich die Politik eher um die Verhinderung von Lohn- und Preisdumping kümmern, denn diese Umtriebe schaden nicht nur der ganzen Branche und den Fahrern, sondern ist aufgrund der Sicherheitsmängel auch gefährlich. Schließlich sollten auch unnötige Überregulierungen wie etwa Fahrverbote auf den Prüfstand gestellt werden, um den Unternehmen und Fahrern wieder jene Flexibilität und Gestaltungsfreiheit zu verschaffen, die Voraussetzung für erfolgreiches Wirtschaften ist. Statt Unternehmen in einem marktwirtschaftlichen System durch Anreize und Strafen zum Kauf von Elektrofahrzeugen zu drängen, zu denen es in absehbarer Zeit keine ausreichende Ladeinfrastruktur geben wird, sollte die Politik eher den Aufbau einer digitalen Infrastruktur fördern. Sie könnte dazu beitragen, Fahrten zu optimieren, Leerfahrten zu vermeiden und Erholungspausen in Staus zu legen statt auf die freie Strecke. Es wäre jedoch falsch, die Lösung des Problems von den politischen Führungsfiguren zu erwarten. Transporteure können auch selbst einiges zur Verbesserung der Situation beitragen. Hier wären vor allem die Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu nennen, die Stärkung der Identifikation der Fahrer mit der Firma und nicht zuletzt die Verbesserung der Kommunikation und Kooperation zwischen Fahrern und Büroangestellten. Digitale Begleitung der Tour – Stichwort Telematik – bedeutet nicht Überwachung, sondern Unterstützung.

Verbesserungen sind möglich Ein Bonussystem (zB Prämien oder Tankgutscheine für private Verwendung), regelmäßige Weiterbildungen (Zusatzqualifikationen, Flottenmanagement, Ausbilder usw.) und Maßnahmen zur Stärkung der Attraktivität des Berufs und der Wertschätzung gegenüber den Fahrern können die Bindung der Fahrer an das Unternehmen bedeutend verbessern. Faire, transparente Entlohnung sollte selbstverständlich sein. Flexibilität bei der Berücksichtigung von Arbeitszeitwünschen kann sich unmittelbar auf die Qualität der Zusammenarbeit auswirken. Arbeitszeitmodelle lassen sich ohne größere Schwierigkeiten anpassen, beispielsweise durch Sonderurlaubstage oder flexible Wochenarbeitszeiten. Es stellt auch eine Entlastung für die Fahrer dar, wenn man sie nicht zwingt, den Lastwagen nach jeder Fahrt auf das Firmengelände zu stellen. Die Möglichkeit zur direkten Heimfahrt spart Kosten und entlastet die Mitarbeiter. Auch eine familienfreundliche Tourenplanung (individuelle Schichten, Einbindung in die Tourenplanung, Einsatz auf kürzeren Strecken usw.) kann zu einer dauerhaften Verbindung des Fahrers mit dem Unternehmen beitragen. Unternehmen sollten versuchen, sich selbst an der Nachwuchsförderung zu beteiligen, beispielsweise als Ausbildungsbetrieb. Bewerber findet man heute nur noch, wenn man sie aktiv sucht. Hierfür sind neue und frische Ideen nötig, beispielsweise eine Bewerbung der offenen Stellen auf TikTok oder Instagram. Aus Bewerbern werden aber nur dann neue Mitarbeiter, wenn die Arbeitsstelle attraktiv ist und wenn sich das Unternehmen einigermaßen um seine Leute bemüht. */// Alexander Glück*

EU-Autopaket

Industrieökonomischer Realitätscheck für Europas Mobilitäts- und Logistikbranche

Mit dem angekündigten EU-Autopaket steht weniger die Verkehrspolitik als vielmehr die industrielle Zukunft Europas auf dem Prüfstand. Die zentrale Frage lautet nicht, welche Antriebstechnologie politisch bevorzugt wird, sondern ob Europa seine automobilen Wertschöpfungsketten, seine Logistikfähigkeit und seine internationale Wettbewerbsposition erhalten kann. Mit dem angekündigten EU-Autopaket stellt die Europäische Union die Weichen für die nächste Phase der Transformation im Mobilitätssektor. Nach Jahren einer stark elektrifizierungszentrierten Regulierung deutet sich zumindest in der Begleitkommunikation erstmals eine vorsichtige Öffnung gegenüber einem breiteren Technologiespektrum an. Entscheidend ist nun, ob diese Öffnung ernst gemeint oder bloße Rhetorik ist.

Zentrale Eckpfeiler des EU-Autopakets Das EU-Autopaket zielt darauf ab, die bestehende Regulierung des Verkehrssektors weiterzuentwickeln und an veränderte geopolitische, wirtschaftliche und technologische Rahmenbedingungen anzupassen. Zu den wesentlichen Elementen zählt die Überprüfung der CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, insbesondere mit Blick auf die Zielmarke 2035. Außerdem gibt es Signale für mehr Technologieoffenheit, etwa durch die mögliche Zulassung hocheffizienter Verbrenner, Hybridfahrzeuge und Range-Extender. Angestoßen wird auch die Diskussion über die Rolle klimaneutraler Kraftstoffe, darunter synthetische

eFuels und fortschrittliche Biokraftstoffe, sowie eine stärkere industriepolitische Einbettung, um Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz und Versorgungssicherheit Europas zu stärken. Das Ziel der Klimaneutralität bleibt bestehen, bei der Technologie-neutralität versagt das Paket. Ein Brancheninsider bringt es auf den Punkt: „Es werden Erleichterungen so formuliert, dass ein vorsichtiger Kaufmann die Finger davon lässt.“ Das faktische Technologieverbot wird damit nicht angetastet. Aber genau hier entscheidet sich die industrieökonomische Wirkung des Autopakets. Hier hofft die Wirtschaft auf mehr Verständnis im Europäischen Parlament und im Rat.

Komplexes Wertschöpfungssystem Industrieökonomisch ist die Automobilindustrie eines der komplexesten Wertschöpfungssysteme Europas. Millionen Arbeitsplätze hängen an fein austarierten Lieferketten, hochspezialisierten Fertigungsprozessen und langfristigen Investitionen in Produktionsanlagen, Qualifikation und Forschung. Der bisherige regulatorische Fokus auf batterieelektrische Antriebe verändert dieses System grundlegend. Während Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren einen europäischen Wertschöpfungsanteil von bis zu 85–90 % erreichen, sinkt dieser bei importierten Elektrofahrzeugen drastisch. Zentrale Wertschöpfungsstufen – insbesondere Batteriezellen, Rohstoffe und Vorprodukte – liegen überwiegend außerhalb Europas. →



Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Miete oder Kaufmiete möglich

Sääf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

T 01 53 32 089
M 0676 51 07 577
E office@saaf.at
W www.saaf.at

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

- Geringere Anzahlung als bei einer Leasing-Finanzierung
- Bonitätskriterien sind flexibel
- Abwicklung innerhalb weniger Tage
- Abschreibungsaufwand tragen wir



Im Bild v. li.: Apostolos Tzitzikostas (EU-Verkehrsminister), Wopke Hoekstra (Kommissar für Klima, Netto-Null-Emissionen, Sauberes Wachstum), Stéphane Séjourné (Vizepräsident Wohlstand und Industriestrategie), Valdis Dombrovskis (EU-Finanzkommissar)

Industrieökonomisch bedeutet das: Kapitalabfluss, sinkende industrielle Tiefe und steigende Importabhängigkeit. Das Autopaket kann diese Entwicklung nur dann bremsen, wenn es reale Investitionsalternativen eröffnet, denn auf Investitionen folgen Stabilität, Skalierbarkeit und Anschlussfähigkeit. Die bisherige Regulierung erzeugte jedoch einen abrupten Strukturbruch. Produktionsanlagen, Entwicklungszentren und Qualifikationen verlieren vorzeitig an Wert – sog. Stranded Assets entstehen. Besonders betroffen sind mittelständische Zulieferer, die weder die finanziellen Reserven noch die globale Diversifikation großer Konzerne besitzen. Ein technologieoffener Regulierungsrahmen würde mehrere Transformationspfade parallel ermöglichen und damit bestehende industrielle Kompetenzen in die Transformation integrieren, statt sie zu ersetzen.

Nutzfahrzeuge und Logistik: Produktivität als Maßstab Noch deutlicher zeigen sich die industrieökonomischen Konsequenzen im Nutzfahrzeug- und Logistikbereich. Lkw, Busse und Transporter sind Produktionsmittel mit klar definierten Effizienzkriterien: Reichweite, Nutzlast, Verfügbarkeit und Zeit. Die Logistikbranche arbeitet mit niedrigen Margen und hoher Kapitalintensität. Einschränkungen bei Nutzlast, Ladezeiten oder Einsatzflexibilität wirken sich unmittelbar auf Kosten, Lieferketten und Preise aus. Eine einseitige Antriebsstrategie erhöht damit systemisch die Transportkosten – mit Folgen für Industrie, Handel und Konsumenten. Klimaneutrale Kraftstoffe ermöglichen hingegen eine Dekarbonisierung ohne Produktivitätsverlust. Bestehende Fahrzeugflotten, Tankinfrastruktur und Wartungssysteme bleiben nutzbar, Investitionen werden nicht entwertet. Für die Logistikbranche ist dies ein zentraler industrieökonomischer Vorteil.

Industrieökonomische Schwachstellen des Autopakets Trotz positiver Signale sehen Kritiker im EU-Autopaket gleich mehrere strukturelle Schwächen: Dazu gehören eine unklare Anerkennung klimaneutraler

Kraftstoffe in der CO₂-Flottenregulierung, verzerrte Wettbewerbsbedingungen, die Technologien begünstigen, bei denen Europa strukturell im Nachteil ist, eine fehlende Systemkostenbetrachtung, etwa für Netzausbau, Infrastruktur und Rohstoffabhängigkeit, sowie die hohe regulatorische Komplexität, die Skalierung und Investitionen hemmt. Gerade im Nutzfahrzeug- und Logistiksektor wirken diese Schwächen besonders stark, da hier Investitionszyklen lang und Margen gering sind. Stephan Schwarzer, Generalsekretär der eFuel Alliance Österreich, fordert daher mehr Industriepolitik im Autopaket. „Wir haben durch die beschlossenen Maßnahmen bereits zehntausende Arbeitsplätze verloren, und die Kommission will die Dosis des Medikaments noch durch Beschaffungsquoten erhöhen, die das Korsett noch enger schnüren. Europa verliert Absatzmärkte an USA und China und verpflichtet europäische Hersteller, den außereuropäischen Konkurrenten Prämien für den Markteintritt in der EU zu bezahlen – das darf doch nicht wahr sein.“ Mit Blick auf Nutzfahrzeuge und Logistik warnt er vor volkswirtschaftlichen Folgekosten: „Für Logistik und Schwerverkehr ist Technologieoffenheit keine Ideologie, sondern eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit. Überzogene Auflagen senken die Produktivität und verteuern die Dienstleistung Transport, das ist nicht gut für die gesamte Volkswirtschaft.“

Industrie, Logistik und Klimaziele zusammendenken Das EU-Autopaket kann nur dann erfolgreich sein, wenn es Klimaziele mit industrieökonomischer Rationalität verbindet. Ohne wettbewerbsfähige Industrie und leistungsfähige Logistik verliert Europa nicht nur Arbeitsplätze und Wertschöpfung, sondern auch die Fähigkeit, Transformation langfristig zu finanzieren. Technologieoffenheit ist damit kein politischer Kompromiss, sondern eine ökonomische Voraussetzung für einen starken, resilienten und klimaneutralen Wirtschaftsstandort Europa. ▀



V. li.: Gunnar Mahler (Fuhrparkleiter) und Gerhard Weyermair (Kran- und Fahrzeugbediener) von Wolf Systembau

Starke Technik für besondere Bauprojekte

Kuhn-Ladetechnik übergibt PALFINGER PK-480 TEC an Wolf Systembau.

Der PALFINGER PK-480 TEC wurde von Kuhn-Ladetechnik auf einen Scania 3-Achs-Lkw aufgebaut – exakt abgestimmt auf die Anforderungen im System- und Industriebau. Der Kran ist mit den modernen Assistenzsystemen LOAD, FSTAB, MEXT und AOS ausgestattet und verfügt über eine 2,5 t-Winde mit 1- und 2-Strang-Betrieb. LOAD unterstützt den Kranfahrer durch lastabhängige Optimierung der Hubbewegungen und sorgt für effiziente und sichere Arbeitsabläufe. FSTAB erhöht die Standsicherheit des Fahrzeugs durch aktive Stabilitätsunterstützung, insbesondere bei asymmetrischer Abstützung. Mit MEXT wird Reichweitenverlängerung des Krans durch mechanische Verlängerungen ermöglicht, eingebunden in das Überlastsystem, wodurch sich die Einsatzmöglichkeiten bei Montagearbeiten deutlich erhöhen. Das aktive Schwingungsdämpfungssystem AOS reduziert Lastpendelbewegungen und steigert damit Präzision, Sicherheit und Bedienkomfort. Der leistungsstarke Kranaufbau auf dem Scania 3-Achs-Fahrgestell gewährleistet optimale Fahr- und Arbeitseigenschaften und macht

das Fahrzeug zu einem vielseitigen Werkzeug für Montage-, Bau- und Logistikaufgaben. Die integrierte Windenlösung ermöglicht ein kontrolliertes und präzises Positionieren von Lasten – ein wesentlicher Vorteil bei komplexen Bauprojekten. Beim Kran- und Fahrzeugaufbau setzte Kuhn-Ladetechnik auf höchste Qualitätsstandards und eine enge Abstimmung mit dem Kunden, um eine praxisgerechte und zukunftssichere Gesamtlösung zu realisieren. Die Übergabe im Krankompetenzzentrum Vöcklabruck unterstreicht einmal mehr die technische Kompetenz von Kuhn-Ladetechnik als verlässlicher Partner für maßgeschneiderte Kran- und Fahrzeuglösungen. Die Wolf Systembau GmbH mit Sitz in Scharnstein/OÖ ist ein international tätiges Familienunternehmen, das im Jahr 2026 sein 60-jähriges Bestehen feiert und zu den führenden Anbietern im Agrar-, Industrie und Gewerbebau sowie im Fertighausbau zählt. Das Leistungsspektrum reicht von maßgeschneiderten Hallen- und Gewerbebauten über landwirtschaftliche Gebäude bis hin zu innovativen Fertigteilösungen. Mit hoher technischer Kompetenz, eigener Planung und Fertigung sowie langjähriger Erfahrung realisiert Wolf Systembau anspruchsvolle Bauprojekte für Kunden im In- und Ausland. Mit dem neuen PALFINGER PK-480 TEC erweitert Wolf Systembau seinen Fuhrpark um ein leistungsfähiges Arbeitsgerät, das Effizienz, Sicherheit und Präzision im täglichen Baustelleneinsatz auf hohem Niveau vereint. ▀

KUHN
Ladetechnik

Meter die entscheiden!

Palfinger Krane haben immer die Nase vorne. Dank überlegener Hubkraft und Reichweite, mit der Sie um die entscheidenden Meter voraus sind. Sprechen Sie jetzt mit den Kranprofis von Kuhn-Ladetechnik über Palfinger-Super-Krane, die einfach mehr leisten und weniger kosten als Sie denken.

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 72/72 532-0, Fax: 076 72/72 532-290
E-mail: office-it@kuhn.at

Tradition trifft Fortschritt

Erster MAN eTruck Kippsattel Österreichs für die Firma Scheiber im Ötztal. Die Urgesteine aus der Ötztaler Ache und die daraus gewonnenen Produkte bewegt mitunter der neue vollelektrische TGX.

War man mit den MAN Dieselfahrzeugen bisher stets sehr zufrieden, ließ sich Firmenchef Christian Scheiber nun auf die Löwenmarke mit Elektroantrieb ein. MAN mischt in diesem Segment ja eindrucksvoll mit, und so will man auch bei Scheiber-Beton die Zeichen der Zeit erkennen und vom technischen Fortschritt partizipieren. Die Technologieoffenheit im Betrieb in Längenfeld ist nicht allein Chefsache, sie ist auch unter dem Fahrpersonal definitiv vorhanden. Das Premierenfahrzeug ist ein MAN eTGX 20.544 mit 480 kWh Batteriekapazität und 400 kW bzw. 544 PS Leistung, ausgestattet mit einem motorabhängigen mechanischen Nebenabtrieb, der an der elektrischen Zentralabtriebseinheit abzweigt, zum Betrieb der Kipphydraulikanlage. Das Leergewicht des Gespanns liegt aktuell bei ziemlich genau 16 t. Dank der Möglichkeit, dass Fahrzeuge mit Elektroantrieb ein um 2 t höheres Gesamtgewicht (also 42 t) aufweisen dürfen, liegt die Nutzlast trotz Batterieantrieb und voller/großzügiger Ausstattung des Fahrzeuges bei 26 t – also praktisch identisch mit einem vergleichbaren Diesel-Sattelzug – mitunter ein starkes Argument, das Christian Scheiber in seine Kaufentscheidung einfließen hat lassen. Spannend ist, dass der vollbeladene eTruck in Längenfeld startet und Richtung Inntal intensiv rekuperieren kann. Zurück ins Werk,

also praktisch „bergauf“ geht es leer – somit ist ein perfekter Rundlauf gegeben. Geladen wird das Fahrzeug an der Schnellladestation am Firmengelände, die mit der betriebseigenen PV-Anlage betrieben wird. Mit ausschlaggebend für den Kunden waren letztlich auch die in zahlreichen Tests herausgefundenen hervorragenden Verbrauchsergebnisse des neuen MAN eTGX. Einer der langjährigen Fahrer, Simon Kuen, von Haus aus Technik interessiert, fährt den neuen eTruck und ist begeistert vor allem vom Fahrkomfort, der Leistung und Bedienbarkeit des Stromers. Der vollelektrische MAN eTGX wird vorwiegend zum Transport von Hartsplitt eingesetzt, der im Werk bei Scheiber-Beton produziert und an diverse Asphaltanlagen im Tiroler Oberland geliefert wird. Das seit 1964 bestehende und nun in dritter Generation geführte Familienunternehmen Gebr. Scheiber GmbH beschäftigt rund 40 Mitarbeiter. Zum Fuhrpark gehören 20 Lkw, mehrere Kettenbagger von 1,5 t bis 58 t sowie Muldenkipper und Kleingeräte. Das Angebot des Unternehmens umfasst die Herstellung von Transportbeton und Hartgesteinsprodukten. Zudem werden auch Erdbau- und Abbrucharbeiten durchgeführt. ▀



1 MAN eTGX 20.544 mit 480 kWh Batteriekapazität und 400 kW bzw. 544 PS Leistung. Es ist der erste Elektro-Kippsattel von MAN in Österreich.

2 Fahrzeugübergabe bei der Gebr. Scheiber GmbH in Längenfeld/Ötztal. Von links: Fahrer Simon Kuen, Werkstatteleiter Sieghard Holzknicht, Hansjörg Gleinser (MAN Verkauf Tiroler Oberland), Johann Haselwanter (MAN Leiter Betrieb Imst), Christian Scheiber (GF Gebr. Scheiber GmbH), Bernd Kramer (MAN Verkaufsleiter Westösterreich)

3 Ausgestattet mit einem motorabhängigen mechanischen Nebenabtrieb, der an der elektrischen Zentralabtriebseinheit abzweigt, zum Betrieb der Kipphydraulikanlage

4 Laden an der firmeneigenen Schnellladestation, die von der haus-eigenen PV Anlage betrieben wird

125 Jahre winkler

Vom Handwerksbetrieb zum internationalen Großhändler

Im Jahr 1901 als Wagenschmiede gegründet, spezialisierte sich winkler zunächst auf die Herstellung von Automobilfedern. In den 1950er-Jahren leistete das Unternehmen Pionierarbeit in der Instandsetzung von Achsen und schuf damit die wirtschaftliche Basis für weiteres Wachstum. In Stuttgart entstanden neue Werkstätten, Lager- und Verwaltungsgebäude, die den Grundstein für den bis heute dort ansässigen Unternehmenssitz legten.

Der Einstieg in den Großhandel für Nutzfahrzeugersatzteile im Jahr 1963 erwies sich als entscheidender Entwicklungsschritt. Ein stetig wachsendes Sortiment sowie mehrere neue Standorte ermöglichten es winkler, Werkstätten und Nutzfahrzeughalter bundesweit zuverlässig zu versorgen. In den 2000er-Jahren

wurde das Leistungsspektrum um Lösungen für den Agrarbereich erweitert.

Um die Verfügbarkeit der Ersatzteile weiter zu erhöhen, wurden moderne Zentrallager in Ulm, Kassel und Himberg bei Wien errichtet. Fast jährlich kamen neue Standorte hinzu, sodass winkler heute ein engmaschiges Netzwerk in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Polen, Tschechien und der Slowakei betreibt. Ende 2024 erfolgte der Spatenstich für ein neues Logistikzentrum in Langenau, das zusätzliche Lagerkapazitäten schaffen wird.

Die Einführung des Onlineshops war für winkler ein wichtiger Meilenstein in der Digitalisierung und trägt weiterhin zu einer kontinuierlichen Absatzsteigerung bei. Heute betreibt der Großhändler über

40 Standorte in sechs Ländern sowie drei große Zentrallager. Rund 1.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschaften einen Jahresumsatz von über 600 Mio. Euro und versorgen ihre Kunden zuverlässig mit Ersatzteilen.

„Unsere Geschichte zeigt, dass nachhaltiger Erfolg entsteht, wenn man Tradition respektiert und Veränderungen offen begegnet“, sagt Rüdiger Hahn, Vorsitzender der Geschäftsführung von winkler. „Dieses Jubiläum ist eine gute Gelegenheit, auf unsere Wurzeln zurückzuschauen und gleichzeitig die Weichen für die Zukunft zu stellen.“

Anlässlich des 125-jährigen Bestehens hat winkler viele attraktive Jubiläumsprodukte im Angebot, die sich über das gesamte Jahr erstrecken. Nähere Informationen sowie die komplette Unternehmensgeschichte stellt der Nutzfahrzeugspezialist auf seiner Website unter <https://winkler.com/de/125> bereit. //



ELEKTRO-LKW VON MAN.

LÖWENSTARK. EFFIZIENT. EMISSIONSFREI.



E-Mobilität von MAN - das ist jahrelange Erfahrung und Kompetenz. Mit modularem Batteriesystem – Made in Germany. Geringeres Gewicht, hohe Ladeleistung, optimierter Verbrauch und dazu ein maßgeschneidertes 360° Beratungsangebot für Einsatzanalyse und Ladeinfrastruktur. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.man.at





Trucks müssen rollen

Erste E-Lkw-Ladesäulen von MAN und E.ON in Österreich in Betrieb genommen

Frostige 5 °C misst das Thermometer an diesem Wintermorgen an der Autobahnabfahrt Eugendorf bei Salzburg. Am dort ganz easy zufahrbaren MAN-Standort Eugendorf werden die ersten beiden E.ON Hochleistungsladesäulen für elektrische Lastwagen und Busse offiziell eröffnet und in Betrieb genommen. Damit setzen die beiden Unternehmen gemeinsam ein starkes Zeichen für die nachhaltige Transformation des Transportsektors. An den neuen Ladestationen können zwei elektrische Nutzfahrzeuge gleichzeitig mit je 400 kW Leistung laden. Ergänzt wird der Ladestandort durch einen großflächigen Parkbereich, der speziell für Lkw und Busse ausgelegt ist, um komfortables und effizientes Laden zu gewährleisten. Die Ladestationen sind 365 Tage im Jahr rund um die Uhr zugänglich. Zusätzlicher Komfort für Fahrerinnen und Fahrer: Während der Öffnungszeiten des MAN Standortes Eugendorf können weitere Annehmlichkeiten genutzt werden, wie Sanitäreinrichtungen, eine Fahrerlounge sowie Snack-Automaten. Damit wird nicht nur das Laden, sondern auch die Wartezeit so angenehm wie möglich gestaltet. So kann die Antriebswende ebenso leidenschaftlich wie fokussiert vonstatten gehen.

Attraktive Nutzung mit MAN Charge & Go Die neuen Ladesäulen sind selbstverständlich für die MAN Charge & Go Ladekarte autorisiert und können somit über einen attraktiven Tarif (aktuell 0,39 €/kWh) genutzt werden. Dies bietet eine einfache und kosteneffiziente Möglichkeit, die Fahrzeuge zu laden. Neben der Nutzung von Ladekarten ist auch das Ad-hoc-Laden mit Kreditkarte möglich. Mit dieser Eröffnung gehen die ersten E.ON Ladesäulen an einem MAN Servicestandort außerhalb Deutschlands in Betrieb. Bis Ende 2026 sollen in Österreich mit Villach, Graz, Ansfelden und Leopoldsdorf vier weitere Standorte folgen. Langfristig ist geplant, alle

MAN-eigenen Servicebetriebe in Österreich mit entsprechender Ladeinfrastruktur auszustatten, um den wachsenden Bedarf an Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich zu decken. „Die Inbetriebnahme dieser Ladesäulen ist ein entscheidender Schritt, um unseren Kunden eine leistungsfähige und verlässliche Ladeinfrastruktur für eTrucks und eBusse zu bieten“, betont Dr. Mario Partl, Leitung Customer Service Management, MAN. „Gemeinsam mit E.ON treiben wir die Dekarbonisierung des Transportsektors voran.“ Auch Timo Sillober, CEO von E.ON Drive Infrastructure unterstreicht die Bedeutung des Projekts: „Mit dem neuen Ladestandort am MAN-Servicebetrieb Eugendorf bauen wir unser europaweites Schnellladenetz für den elektrischen Schwerlastverkehr konsequent weiter aus. Die Lage an der A1 als Teil des TEN-T-Kernnetzes unterstreicht die strategische Bedeutung des Standorts für regionale Logistik ebenso wie für den internationalen Güterverkehr. Gemeinsam mit MAN schaffen wir konkrete Voraussetzungen für emissionsfreien Transport in Österreich und darüber hinaus.“

MAN gerüstet für Megawatt-Laden MAN Truck & Bus hat bei den Kempower MCS Live Winter Days 2026 im schwedischen Norrköping die Megawatt Ladefähigkeit seiner elektrischen Lkw öffentlich präsentiert. Auf dem Gelände des Kempower-Kunden Alfredsson's zeigte der MAN eTGX wie zuverlässig das Megawatt Charging System (MCS) bereits heute funktioniert. Mit der erfolgreichen Demonstration unter realen Winterbedingungen markiert MAN einen weiteren Schritt auf dem Weg zur MCS-Laden im Schwerlastverkehr. Die vollelektrischen Lkw-Modelle MAN eTGX und MAN eTGS können bereits mit der MCS Option bestellt werden. Die Produktion dieser Ausstattungsvariante startet im zweiten Quartal 2026. //



/ mehr dazu in unserer App



1 Offizielle Eröffnung der ersten E-Lkw-Ladesäulen von MAN und E.ON in Österreich. Im Bild v. li.: Martin Haider (Network Development MAN Österreich), Christof Mitterndorfer (Standortleitung MAN Eugendorf), Dr. Mario Partl (Head of CSM MAN Österreich), Kevin Güttler (E.ON Senior Commercial Manager), Markus Schranz (Head of Network Development MAN Österreich), Bernd Kramer (Verkaufsleitung West MAN Österreich)

2 An den neuen Ladestationen können zwei elektrische Nutzfahrzeuge gleichzeitig mit je 400 kW Leistung laden.

3 Der Ladevorgang kann natürlich beidseitig erfolgen.

4 Für Dr. Mario Partl (Leiter Customer Service Management MAN) ist die Verfügbarkeit leistungsfähiger Ladeinfrastruktur für eTrucks und eBusse ganz entscheidend für die Antriebswende.



Alles paletti

Die Wintergroup setzt auf Pappas und den neuen Mercedes-Benz Actros.

Ein eiskalter Wind fegt über das Leithagebirge. Wir sitzen an einem riesengroßen Tisch, dessen Stahlkonstruktion auch ein mehrstöckiges Haus tragen könnte. Die warme Oberfläche zieren die Balken eines alten Dachstuhls. Holz wegzuwerfen scheint bei Familie Winter unmöglich. Schon als sich Franz und Andrea Winter 1999 in die Selbstständigkeit wagten, drehte sich alles um Holz. Sie begannen damit, Paletten zu bauen und zu renovieren, so wie sie das schon zuvor für die Verbringung der eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse getan hatten.

Heute sind es rund 8,5 Mio. Stück, vorwiegend im Format 120 × 80 cm, die pro Jahr das Unternehmen in Hof am Leithagebirge verlassen. Rund zwei Drittel werden dabei repariert und recycelt, ein Drittel rollt neu vom Band. Mittlerweile zum fünfköpfigen Familienbetrieb angewachsen und stets von den ihren Ruhestand genießenden Eltern begleitet, ist die Wintergroup nicht nur als verllässlicher Partner des heimischen Lebensmittelhandels, sondern quer durch alle Branchen und in aller Welt eine fixe Größe, wenn es um Paletten geht. „A005“ lautet die international gültige Kennzeichnung der Paletten, die hier in Hof am Leithagebirge gefertigt werden – und ja, sie lassen sich auch in den entlegensten Gegenden der Welt finden.

Möglich macht das im ersten Schritt der Lkw. Er ist es, der die Paletten in die internationalen Transportketten bringt. Zuvor sammelt der Lkw bereits alte Paletten ein, transportiert Hackgut und auch Maschinen, die es zur Holzernte ab Stamm braucht. Rund 50 Sattelaufleger stehen innerhalb der Wintergroup für ein enorm

breites Einsatzspektrum bereit. Jüngst kamen acht neue Mercedes-Benz Actros L mit ProCabin aus dem Hause Pappas hinzu, weitere könnten folgen.

Befragt nach dem Hintergrund für diese Entscheidung spricht Franz Winter von Qualität, Vertrauen und Leistungsfähigkeit – und natürlich vom Komfort, den er seinen Fahrern bieten will. Sich ganz auf eine Marke zu verlassen, steht aus Gründen der Unabhängigkeit dennoch nicht zur Diskussion, und das, obwohl Sohn Jonathan bei Pappas gelernt hat und mit einem kleinen Team große Teile der Technik serviciert und repariert. Platz dafür findet sich auf dem von neun Hallen geprägten, insgesamt rund 20 ha großen Firmengelände. Fröhlich durchgefroren sitzt Familie Winter nach dem Fototermin am eingangs erwähnten Tisch. Bei Schnitzelsemmel und Kaffee spricht man darüber, dass bereits ein Tag ohne Palettenlieferung zu einem riesengroßen Handelschaos führen würde – wie groß, hat die Pandemie gezeigt bzw. das teils kurzsichtige Handeln einzelner politischer Akteure. Franz Winter ist dennoch niemand, der nach hinten blickt. Seine Marschrichtung ist immer nach vorne, stets begleitet und unterstützt von Ehefrau Andrea, die auch für das Palettenmöbel-Programm verantwortlich zeichnet, und den drei Söhnen Jakob, Johannes und Jonathan. Letztere eint, dass sie gemeinsam alle Bereiche des Unternehmens nicht nur abdecken können, sondern dies auch wollen. Das geht so weit, dass die Familie im Fall von Krankenständen auch selbst im Lkw Platz nimmt – künftig vermutlich vorzugsweise in den neuen Actros-Modellen. ▀



Für das Gruppenbild hat Familie Winter alle verfügbaren Lkw-Modelle, Kastenwagen, Pick-ups und unzählige Landmaschinen versammelt. Insgesamt sind es rund 250 Fahrzeuge, die die Basis für den täglichen Output liefern – und somit in etwa so viele wie der aktuelle Mitarbeiterstand.



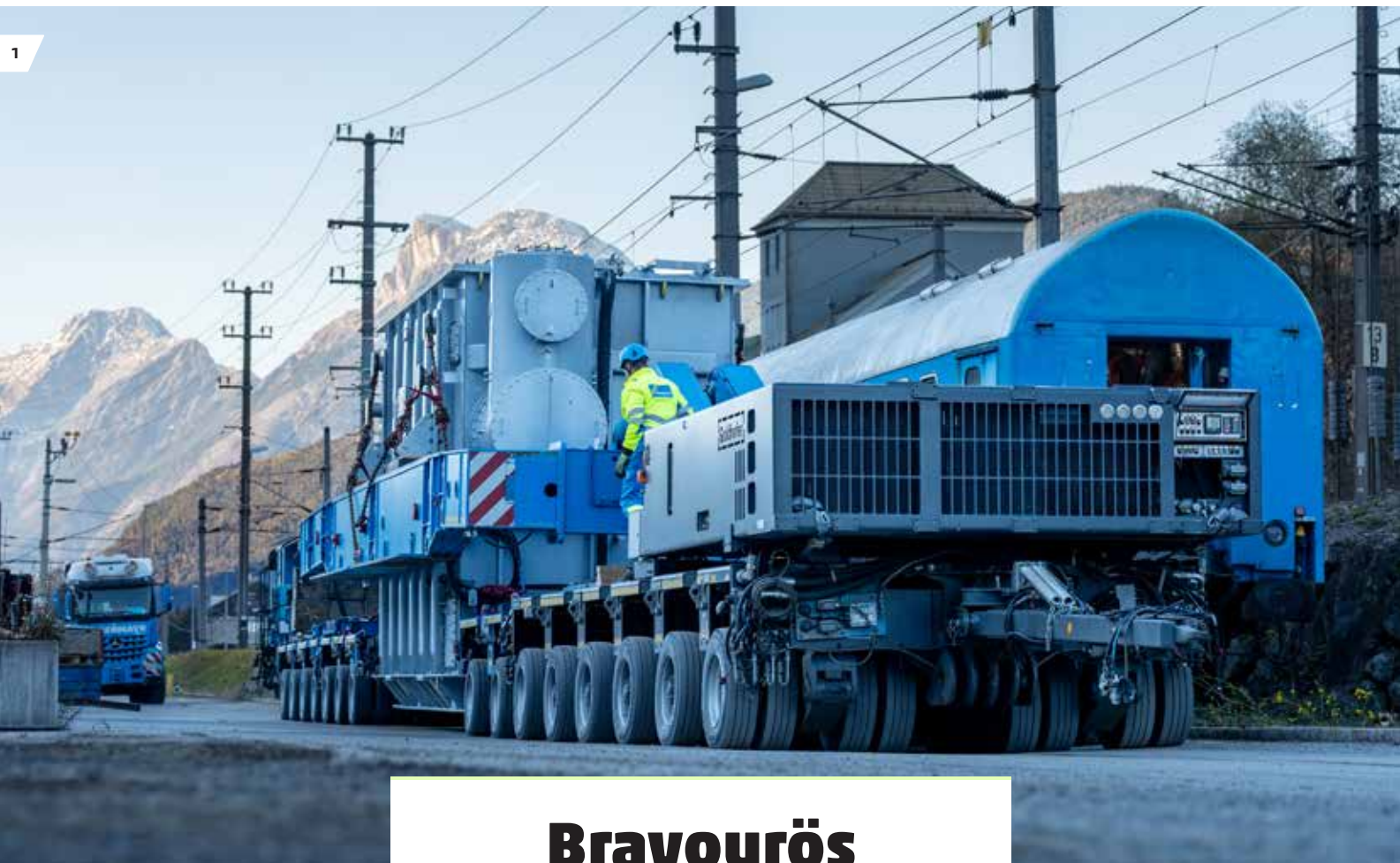
PST/ES-E (315)
BIS ZU 60 T ACHSLAST
IM STANDARD.

Goldhofer



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

MADE FOR YOUR MISSION



Bravourös ans Ziel

Felbermayr meistert XXL-Transport mit Goldhofer.

Ein Transport der Superlative: Die Felbermayr Group hat den letzten von zwei 140 t schweren Transformatoren für das Pumpspeicherkraftwerk Kühltai 2 verfrachtet. Die Ladung misst 7,25 m in der Länge, 3,54 m in der Breite und 4,29 m in der Höhe – ein logistischer Kraftakt, der höchste Präzision erforderte. Das TIWAG-Großprojekt Kühltai 2 ist ein zentraler Baustein für die Energiewende in Österreich. Mit einer Leistung von rund 190 MW und einem neuen Speichersee auf über 2.100 m Höhe wird das Pumpspeicherkraftwerk künftig flexible Netzstabilisierung und CO₂-Einsparungen von über 120.000 t pro Jahr ermöglichen. Für den Transport der Transformatoren ins hochalpine Gelände war eine Lösung gefragt, die sowohl maximale Flexibilität als auch enorme Zugkraft bietet. Der 140 t schwere Transformator wurde per Bahn nach Zirl transportiert und dort auf eine Schwerlast-Modul-Kombination umgeladen. Die Spezialisten von Felbermayr setzten auf eine 15-achsige Kombination: Vorne ein 6-achsiger Selbstfahrer „ADDRIVE“ und ein 2-Achser der „FT SERIES“ (Typ THP/FT-L), hinten eine 3+4-Kombination derselben Serie. Dazwischen trug eine Scherenhubbrücke den Transformator, montiert über eine Drehschemel-Einrichtung. Ergänzt wurde das Setup durch eine Zugmaschine und eine Schubmaschine – unverzichtbar für die steilen Passagen der Bergstrecke. Ein Erfolgsfaktor für den Transport war die Goldhofer „FT SERIES“, dank maximaler Flexibilität und universeller Kombinierbarkeit. „Gerade bei komplexen Projekten wie diesem ist die Fähigkeit, Module flexibel zu konfigurieren und sogar mit Selbstfahrern wie dem „ADDRIVE“ zu kombinieren, ein entscheidender Vorteil“, erklärt Erwin Uebel, Servicemonteure bei Goldhofer, der den Transport vor Ort begleitete. „Die Höhenunterschiede zwischen den Modulen sind

kein Problem – die „FT SERIES“ ist darauf ausgelegt, maximale Anpassungsfähigkeit zu bieten.“ Im Zielbereich führten enge Tunnel- und Kavernenabschnitte das konventionelle Kombinationsmodul an seine Grenzen. Millimetergenaue

Navigation war nötig, um das Gewicht sicher auszuliefern. Auch der „ADDRIVE“ spielte seine Stärken aus: Als Hybridlösung kann er sowohl gezogen als auch als Selbstfahrer eingesetzt werden. Insbesondere in den letzten Kilometern zu der auf über 2.000 m hoch gelegenen Baustelle musste die ca. 55 m lange Kombination enorme Steigungen von weit über 16 % überwinden. „Auf den steilen Abschnitten war die zusätzliche Power des „ADDRIVE“ Gold wert“, so Uebel weiter. „Die Kombination aus Zugmaschinenunterstützung und gezogenem Modul innerhalb des Gesamtzuges macht ihn zur idealen Lösung für anspruchsvolle Topografie.“ „Wir sind stolz, dass Felbermayr bei diesem Prestigeprojekt auf Goldhofer gesetzt hat“, betont Levin Gonser, Area Sales Manager Transport Technology bei Goldhofer. „Solche Transporte zeigen, wie wichtig Vertrauen und Technologiepartnerschaft sind – gemeinsam meistern wir selbst die größten Herausforderungen.“ Auch Felbermayr unterstreicht die erfolgreiche Zusammenarbeit: „Ohne die Unterstützung von Goldhofer und die Leistungsfähigkeit seiner Produkte wäre dieser Transport erheblich schwerer zu realisieren gewesen“, sagt Ingo Müller, Technische Projektleitung bei Felbermayr. „Die Kombination aus der geballten Erfahrung unserer beiden Unternehmen, innovativer Technik und perfektem Service hat den Unterschied ausgemacht.“ Dank konsequentem Fokus auf Kundenanforderungen und technologischer Exzellenz führt Goldhofer selbst die herausforderndsten Transporte nachhaltig zum Erfolg. **■**

Fotos: Markus Völter



1 Bereit zur Abfahrt: 140 t schwerer Transformator für das Pumpspeicherkraftwerk Kühltai 2.

2 Mitten durchs Bergdorf: Der 55 m Gesamtzug muss herausfordernde Passagen bewältigen.

3 Millimeterarbeit in den engen Tunneln: Profis von Felbermayr am Werk.

4 Enorme Steigungen auf dem Weg auf über 2.000 m Höhe: Kein Problem mit Unterstützung durch den Goldhofer „ADDRIVE“.

5 Sicher am Ziel dank Goldhofer „FT SERIES“ und „ADDRIVE“.





Bauarbeiter unter Strom

DAF erweitert sein Angebot an vollelektrischen Lkw für spezielle Anwendungen und die Bauindustrie.

Das Sortiment umfasst 6x2-, 6x4- und 8x4-Sattelzugmaschinen und -Lkw für die Baustelle. Dadurch kann DAF für jede Nutzung eine maßgeschneiderte elektrische Lösung anbieten. Die neuen Fahrgestelle sind erhältlich sowohl für die XD und XF Electric – „International Truck of the Year 2026“ – als auch für die neuen XG und XG+ Electric, welche laut Hersteller über die geräumigsten Fahrerhäuser auf dem Markt verfügen.

Mit der Einführung neuer Mehrachsen- und doppelt angetriebener Modelle für den DAF XD, XF, XG und XG+ Electric ist jetzt eine emissionsfreie Lösung für fast alle Transportanwendungen verfügbar. Die Fahrzeuge kombinieren effiziente und leistungsstarke Antriebsstränge und die E-Motoren PACCAR EX-D1 und EX-D2 mit unübertroffenem Komfort und optimaler Rundumsicht. Dank der modularen Anordnung der Batteriesätze und der intelligenten Vorbereitungen für Aufbauhersteller macht DAF zudem den Umstieg auf Elektrofahrzeuge wirtschaftlich attraktiv.

FTG und FTN Electric: 6x2-Sattelzugmaschinen mit gelenkter Vorlauf- oder Nachlaufachse Die DAF XD, XF, XG und XG+ Electric-Fahrzeuge sind jetzt auch als 6x2-Sattelzugmaschine für Schwerlastanwendungen erhältlich. Das FTG-Fahrgestell ist entweder mit einer gelenkten oder nicht gelenkten Vorlaufachse ausgestattet, während der FTN immer mit einer gelenkten Nachlaufachse ausgestattet ist. Ein Elektro-Lkw mit FTG-Konfiguration ist einzigartig in der Lkw-Branche und ideal für Transporte, bei denen zusätzliche Nutzlastkapazität und ein optimales Achslastverhältnis wichtig sind. Damit eignet sich der FTG für den Schwerlast-Verteilerverkehr und auch zum Beispiel für den Transport von Baumaterialien. Die

gelenkte Vorlaufachse garantiert zudem höchste Wendigkeit. Wenn neben einer hohen Nutzlast auch maximale Manövrierbarkeit erforderlich ist, ist der FTN die ideale Wahl. Mit der gelenkten Nachlaufachse eignet sich diese Sattelzugmaschine nicht nur perfekt für den städtischen Verteilerverkehr, sondern auch für Transporte, bei denen ein Fahrzeug häufig und vielseitig manövriert werden muss.

Sowohl die FTG- als auch die FTN-Modelle des DAF XD, XF, XG und XG+ Electric sind mit dem leistungsstarken E-Motor PACCAR EX-D2 mit einer Leistung von 270 kW (370 PS) bis 350 kW (480 PS) ausgestattet. Der FTG mit Vorlaufachse ist serienmäßig mit drei Batteriesätzen ausgestattet, während der FTN mit Nachlaufachse drei, vier und sogar fünf Sätze für eine emissionsfreie Reichweite von über 500 km mit einer einzigen Batterieladung bietet. Die DAF XD-, XF-, XG- und XG+ Electric-Fahrzeuge bieten ein Gesamtzuggewicht von bis zu 50 t und somit auch die Möglichkeit einer elektrischen EcoCombi-Ausführung.

FAS Electric: 6x2-Lkw mit Nachlaufachse Das DAF-Programm für vollelektrische Lkw umfasst bereits nicht nur 4x2-Modelle (FA), sondern auch 6x2-Modelle mit gelenkter Vorlaufachse (FAG) oder gelenkter Nachlaufachse (FAN). Speziell für Anwendungen, die eine hohe statische Nutzlast erfordern, stellt DAF jetzt den elektrischen 6x2-Lkw FAS mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von bis zu 28 t vor. Der FAS verfügt über eine doppelt bereifte Nachlaufachse mit einer Tragfähigkeit von 10 t. Dadurch eignet er sich ideal für Kipper und Lkw mit Wechselcontainersystemen, bei denen das gesamte Gewicht der Last beim Be- und Entladen kurz auf der dritten Achse liegt. Optional ist eine anhebbare dritte Achse erhältlich, um den Energieverbrauch und den Reifenverschleiß zu reduzieren.



Die DAF XD-, XF-, XG- und XG+ Electric-Fahrzeuge sind als FAS-Modell mit drei bis fünf Batteriesätzen erhältlich. Dadurch sind sie für eine Vielzahl von Anwendungen geeignet. Die Fahrzeuge bieten dank der E-Motoren PACCAR EX-D1 und PACCAR EX-D2 auch eine starke Leistung von 170 kW (230 PS) bis zu 350 kW (480 PS). Je nach Einsatzbereich und Anzahl der Batteriesätze ist jetzt eine emissionsfreie Reichweite von über 500 km möglich.

FAT und FAW Electric: 6x4- und 8x4-Lkw mit doppelt angetriebener Tandemachse Für den Einsatz in der Bauindustrie und anderen Schwerlastanwendungen, die doppelt angetriebene Tandemachsen erfordern, erweitert DAF jetzt seine XD-, XF-, XG- und XG+ Electric- um FAT 6x4- und FAW 8x4-Modelle. Mit robusten 12 t-Tandemachsen (mit einzelner oder Nabenumsetzung, Blatt- oder Luftfederung) und maximaler Traktion passen diese Elektrofahrzeuge hervorragend auf jede Baustelle. Darüber hinaus ist der 6x4 FAT auch mit den leichten 19 t-Tandemachsen von DAF erhältlich. Dank seiner 6x4-Konfiguration mit doppelt angetriebenen Hinterachsen bietet der FAT Electric maximale Griffbarkeit in unebenem Gelände. Dadurch ist das Fahrzeug mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von 29 t hervorragend für Kipper- und Betonmischer geeignet.

Die vollelektrischen FAT- und FAW-Lkw können mit dem E-Motor PACCAR EX-D1 bzw. PACCAR EX-D2 ausgestattet werden. Außerdem kann zwischen drei, vier oder fünf Batteriesätzen ausgewählt werden. Der 6x4 FAT ist auch als Construction-Modell erhältlich. Die Versionen XDC und XFC verfügen über eine große Bodenfreiheit von 40 cm (je nach Reifengröße) und einen Böschungswinkel von 25°. Der XDC Electric und der XFC Electric zeichnen sich durch einen robusten Kühlergrill, eine Kühlerschutzplatte aus Stahl, einen Stoßfänger mit eingelassenen LED-Leuchten und eine optionale flexible untere Tritstufe aus.

Antriebsstränge XD, XF, XG und XG+ Electric nutzen die leistungsstarken und effizienten E-Motoren PACCAR EX-1 und EX-2. Diese in der Mitte des Fahrzeugs platzierten Aggregate sind mit 170 kW (230 PS) bis 350 kW (480 PS) und maximalen Drehmomenten von 1.500 bzw. 2.400 Nm erhältlich. Das neu entwickelte dreistufige Direktantriebsgetriebe mit Planetengetriebe sorgt für ein geringes Gewicht, einen hohen Wirkungsgrad und extrem sanftes Schalten für höchsten Fahrkomfort und maximalen Wirkungsgrad. Dazu trägt auch der Ein-Pedal-Antrieb bei: Er ermöglicht die Betätigung des Gaspedals zum Beschleunigen und Bremsen. Der untere Teil des Pedalwegs dient der Beschleunigung, während der obere Teil für das regenerative Bremsen verwendet werden kann. Der Ein-Pedal-Antrieb kann mit dem Motorbremsschalter an der Lenksäule aktiviert werden, und der Fahrer kann zwischen verschiedenen Bremsleistungsstufen wählen (33 %, 66 % oder 100 % der Gesamtbremsleistung).

Wesentliche Vorteile von LFP-Batterien Um Elektrofahrzeuge optimal an die Kundenanforderungen anpassen zu können, bietet DAF eine Vielzahl an Batteriezusammensetzungen von zwei bis fünf Sätzen (210 bis 525 kWh) an. DAF verwendet nur die neueste Generation von Lithium-Eisenphosphat-Batterien (LFP). Diese sind kobalt- und nickelfrei und haben eine sehr lange Lebensdauer. Die LFP-Batterien können auch regelmäßig bis zu 100 % aufgeladen werden, ohne dass ihre Lebensdauer beeinträchtigt wird. //



Die Führungsspitze der Brantner green solutions v. li.: Manfred Vogl, Reinhard Griesler und Josef Scheidl

Grüne Dreizehn

13 Schwerfahrzeuge von Brantner green solutions bilden die größte E-Flotte der heimischen Abfallwirtschaft.

Auf dem Gelände der neuen Brantner-Werkstätte in Gedersdorf (Bezirk Krems) wurden am 10. Februar einem gemischten Publikum aus interessierten Branchen- und Pressevertretern jene neuen Schwerfahrzeuge präsentiert, mit denen das Unternehmen künftig zur Dekarbonisierung der Abfallwirtschaft beitragen wird. Es handelt sich dabei um die größte Flotte von E-Lastwagen in der österreichischen Abfallwirtschaft. Auf kurzen Probefahrten konnte man sich einen Eindruck von den angenehmen, ruhigen Fahreigenschaften verschaffen.

Die offensichtlichsten Argumente rund um Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind schnell erzählt, stoßen jedoch angesichts unklarer Ladeinfrastruktur und durchaus anfechtbarer Abbaumethoden bei den Batterierohstoffen schneller an ihre Grenzen als noch vor einigen Monaten. Immer deutlicher kristallisiert sich die Notwendigkeit heraus, das Thema Energiewende in all seinen Aspekten – gerade auch bezüglich der Wertstoffkreisläufe – zu durchdenken und solche Projekte entsprechend umfassend zu planen. Anders gesagt: Es wäre nicht damit getan, einfach die Fahrzeuge auf den Betriebshof zu stellen. Es würde nicht einmal reichen, dazu auch noch ein paar Ladestellen zu montieren. Wenn der Umstieg auf Elektromobilität gelingen soll, bedarf es umfassender Planungen, bei denen das Gesamtsystem umgestellt wird, nicht nur einzelne Komponenten. An diesem Erfordernis, die Sache im Ganzen zu konzipieren, hängt tatsächlich der Erfolg der Mobilitätswende – auf allen Skalierungsebenen. Spoiler: Eine Firma, die in der Wertstoffrückgewinnung tätig ist, kennt sich auf diesem Gebiet gut aus.

Planung mit Blick aufs Ganze Deshalb wird dieses Projekt eigentlich erst jenseits der blitzsauberen, weiß-grün auf die eigene Umweltfreundlichkeit hinweisenden Fahrzeuge so richtig interessant, auch

genaue Abstimmung auf die konkreten Einsatzzwecke ermöglicht. Beispielsweise bekommt man mehr Nutzlast mit weniger Reichweite und umgekehrt. Wer also gut abschätzen kann, wofür das Fahrzeug gedacht ist, kommt mit diesem System ziemlich dicht an die bestmögliche Konfiguration heran, und schon mit dieser Konzeptionsarbeit beginnt die umfassende Planung. Da Brantner von einer Nutzungsdauer von acht bis zehn Jahren ausgeht, ist die gewählte Konfiguration aber auch nicht in Stein gemeißelt. Späteren Anpassungen der Unternehmensausrichtung wird man bei künftigen Beschaffungen Rechnung tragen können. Überhaupt bedarf es sowohl jetzt als auch später einer gewissen Flexibilität, wenn die Fahrzeuge möglichst effizient eingesetzt werden sollen. Nur dann sind sie auch wirtschaftlich. Besonders interessant ist das Projekt aufgrund seines Formats und seiner Planungstiefe. Denn erstens handelt es sich bei der Brantner-Gruppe um einen führenden Anbieter mit 65 Niederlassungen, der europaweit pro Jahr 2 Mio. t Müll umschlägt, also um eine Firma, die durchaus große Schritte machen kann und dabei zu der beschriebenen Planungsleistung fähig ist. Zweitens ist die Anschaffung der neuen Fahrzeuge zu einer Zeit, in der dieses Thema durchaus bereits zur Kontroverse geworden ist, eben keine Sache allein fürs Prestige, sondern die konsequente Umsetzung der eigenen Firmenphilosophie. Ganz einfach gesagt: Wer im Abfallbereich die Wiederverwertung anstelle der Müllverbrennung vorantreibt, für den ist die Abkehr vom Verbrenner ganz folgerichtig. Und sie hat erhebliche Konsequenzen.

„Nachhaltigkeit ist unser Antrieb“ Wer sein Unternehmen unter dieses Motto stellt, will sich beim Wort nehmen lassen. Die schrittweise

wenn es zu der eActros-Reihe von Mercedes-Benz Trucks Austria in technischer Hinsicht viel Gutes zu schreiben gäbe – erwähnt sei hier nur das variantenreiche Angebot, das eine



/ mehr dazu in unserer App

Umstellung der Fahrzeugflotte auf elektrischen Antrieb soll im Transport das verwirklichen, was auch bei den Wertstoffen beabsichtigt ist, nämlich die Schaffung geschlossener Kreisläufe anstelle der Verbrennung nutzbarer Ressourcen. In Biokraftstoffen hat das Unternehmen daher nur einen Zwischenschritt gesehen; die wahre Lösung liegt demnach in der Nutzung von umweltfreundlicher Energie aus Sonnen-, Wind- und Wasserkraft. Dies ist mit gewissen Hürden verbunden: Die Fahrzeuge sind nicht nur teuer, sondern auch schwerer,

ihre Reichweite ist zu bedenken und auch die Verfügbarkeit der notwendigen Ladeinfrastruktur; nicht zuletzt sollte man auch wissen, woher der Strom kommt. Nur mit diesen Komponenten wird der Einsatz der elektrischen Fahrzeuge praxistauglich. Dann werden Logistik und Müllentsorgung, sofern die Technik einmal da ist, emissionsfrei. Die beiden Sattelzugmaschinen, sechs Müllpresswagen und fünf Kofferverbrennungsmotoren der Marke Mercedes-Benz können dann – und erst dann – ihre Vorteile in der Praxis ausspielen. →

90 Jahre Brantner

Die Brantner-Gruppe geht auf das im Jahre 1936 gegründete Taxi- und Touristikunternehmen der Familie Brantner zurück. Das Unternehmen hat 65 Niederlassungen und Joint Ventures in fünf Ländern und beschäftigt 2.745 Mitarbeiter.

1936 gründete Walter Brantner sen. in Krems ein Taxi- und später Reisebüro- sowie Autobusunternehmen. Ab 1960 baute sein Sohn Walter Brantner jun. die Firma zu einem internationalen Transportunternehmen um. Ab 1976 bediente die Firma auch die Bereiche Entsorgung und kommunale Dienstleistungen. Ab 1991 wurden die Unternehmensbereiche Transport und Logistik sowie Entsorgung und kommunale Dienstleistungen in West- und Osteuropa kontinuierlich erweitert. In den folgenden Jahren entstanden zahlreiche Tochtergesellschaften, 1992 in der Slowakei, 1993 in der Tschechischen Republik, bald auch in Slowenien und anderen Ländern. 2011 erfolgte der Einstieg in den asiatischen Raum. Im Jahre 2015 erfolgte die Erweiterung des Portfolios Transport durch Speditionstätigkeiten, Lagerlogistik und Werkslogistik, im Waldviertel wurde die STL-Logistics

mit zusätzlichen Dienstleistungen wie der Lagerlogistik, Nahverkehrsverteilung Waldviertel, Flächenverteilung Österreich, Expressdiensten und Übersiedlungen gegründet.

Auch die folgenden Jahre waren von stetiger Expansion und Innovation geprägt. 2018 erfolgte die Eröffnung eines zusätzlichen Logistiklagers in Krems. Schon 2019 wurde das Unternehmen grundlegend digitalisiert. 2020 war der Baubeginn von Erdenreich, der modernsten Kompost- und Erdenmanufaktur Österreichs in Krems-Gneixendorf (eröffnet 2022), außerdem begann der Ausbau einer Aufbereitungsanlage zur Entmetallisierung von Müllverbrennungsschlacken in Hohenrappersdorf. In diesem Jahr stieg Brantner allerdings auch aus dem bundesdeutschen Markt aus und verkaufte alle seine Niederlassungen in diesem Land. Mit dem internationalen Ausbau ihrer Aktivitäten treibt die Firma Schritt für Schritt einen zukunftsweisenden Umgang mit Wertstoffen voran und trägt maßgeblich zu immer besserer Rückgewinnung wertvoller Ressourcen in Europa bei.



V. li.: Florian Edtmayer (Leiter CSP Mercedes), Manfred Vogl (GF Brantner green solutions), Reinhard Griebler (GF Brantner green solutions), Christine Scharinger (Projektmanagerin Scharinger Consulting), Nicole Lugscheider (Abteilungsleiterin FFG), Rudolf Radlherr (GF Pappas), Reiner Reinbrech (E-Mobilitätsexperte vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), Josef Scheidl (GF Brantner green solutions)

Man hat sich für drei Fahrzeuggruppen entschieden, um damit verschiedene Aufgaben übernehmen zu können, beispielsweise auch den Transport von Gefahrstoffen. Flexibilität gibt es also auch hier. Bevor kürzlich der 13. vollelektrische Mercedes-Benz eActros von Pappas Wiener Neudorf an Brantner green solutions ausgeliefert wurde, wurde Konzeptarbeit geleistet: Dank umfassender Routen-tracking-Daten konnte Brantner in den letzten Monaten jene Strecken identifizieren, auf denen eine Umstellung am effizientesten realisierbar ist, um die Reichweiten von bis zu 550 km bestmöglich auszunutzen. Für die Bereitstellung der nötigen elektrischen Energie wurden Ladebereiche in Krems und in Hagenbrunn eingerichtet, die ausschließlich mit grünem Strom gespeist werden sollen. Weitere solcher Kraftzentren sind in Traiskirchen, Wulkaprodersdorf und Hohenruppersdorf geplant. In jedem dieser Ladebereiche können die Fahrzeuge in höchstens sieben Stunden voll aufgeladen werden. Es geht also nicht um den fraglichen Einsatz auf der Langstrecke, bei der man nicht genau weiß, wo die nächste freie Buchse ist, sondern um vorhersehbare Routen, die sich völlig problemlos bewältigen lassen. Hier kommt der Firma Brantner ihr eigenes Portfolio an gut untersuchten Einsatzradien zugute. Zusätzlich wurden die Dächer mehrerer Brantner-Standorte mit Photovoltaikanlagen ausgestattet, um einen Teil des benötigten Stroms im Rahmen einer Energiegemeinschaft selbst zu produzieren.

Worum es wirklich geht Daran ist gut zu erkennen, dass es bei den neuen Fahrzeugen um weit mehr geht als um „ein paar elektrische“. Hier baut ein Großunternehmen seine Energiewirtschaft um, indem es Entscheidungen trifft, die weit in die Zukunft weisen – übrigens auch dann, wenn es mit dem Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur an Autobahnen nicht so kommen sollte, wie man es sich wünscht. Die persönliche Energiewende der Firma Brantner ist

einerseits authentisch, weil sie mit den zukunftsfähigen Prinzipien der Wertstoffrückgewinnung harmoniert. Andererseits ist sie auch strategisch klug, weil das Unternehmen damit auf Energieautarkie zielt, durch die sich die hohen Investitionen dereinst rechnen werden.

Das notwendige Kapital für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie für die Anschaffung der Photovoltaik-Anlagen stammt überwiegend aus eigenen Mitteln – wichtige Unterstützung kam aber auch von Politik, Wirtschaft und Forschung: Die Umstellung wurde durch eine gezielte Förderung der Republik Österreich im Rahmen des ENIN-Programms der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) ermöglicht. Daher soll der Elektrofuhrpark in den kommenden Jahren um elf weitere Fahrzeuge erweitert werden. Für die Regierungsstellen ist dieses Projekt nicht zuletzt deshalb förderungswürdig, weil damit die praktische Umsetzbarkeit der Mobilitätswende bewiesen werden kann. Das geht aber eben nur, weil die Firma Brantner die dafür erforderliche Größe und Beweglichkeit hat. Ein kleiner Frachtunternehmer, der schon bei zwei ausgefallenen Kollegen ins Grübeln kommt, kann das nicht so ohne Weiteres auf die Beine stellen. Über die Branchengrenzen hinaus hat es Beispielwirkung, wenn einer der Großen diesen bedeutenden Schritt unternimmt.

Ein ganz besonders einleuchtender Vorzug der neuen Fahrzeuge zeigt sich sofort, denn sie sind sehr leise. Wer es gewohnt ist, in seinem ruhigen Wohngebiet morgens um halb sieben vom Diesel-Müllfahrzeug aus den Federn gedröhnt zu werden, der wird sich freuen, wie gut er künftig weiterschlafen kann. Bei der Testfahrt zeigte sich das Kabineninnere als Ruheoase: Auch der Fahrer wird hier weder gestört noch abgelenkt und kann sich deshalb besser auf Zurufe seiner Mitarbeiter sowie auf die anderen Verkehrsteilnehmer konzentrieren. **/// Alexander Glück**

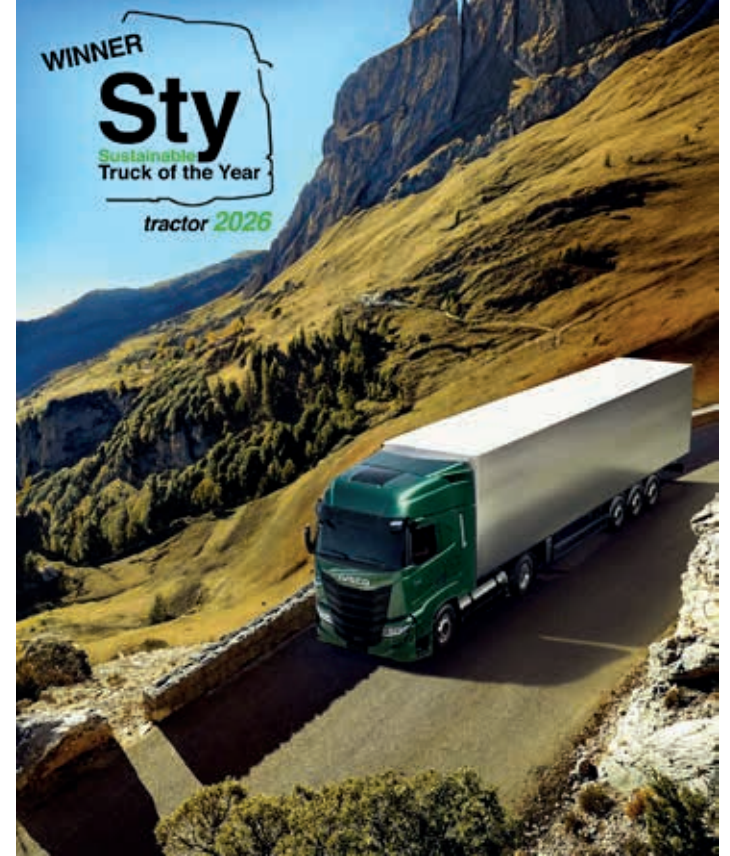
Auszeichnung für IVECO

Der biomethanbetriebene IVECO S-Way LNG siegt in der Kategorie Sattelzugmaschine.

Nach dem eDaily im Jahr 2024 und dem Eurocargo CNG im Jahr 2025 wurde nun der mit Biomethan betriebene IVECO S-Way LNG in der Kategorie Sattelzugmaschine zum „Sustainable Truck of the Year“ gekürt – ein weiterer Beleg für die Innovationskraft der Marke im Bereich des schweren Straßengüterverkehrs.

Mit der Auszeichnung des IVECO S-Way LNG würdigt die Kategorie „Sattelzugmaschine“ eine Lösung, die zeigt, wie die Energiewende bereits heute ohne betriebliche Kompromisse möglich ist. Angetrieben vom 500 PS starken xCursor-13-Motor von FPT Industrial, der vollständig mit Biomethan kompatibel ist, erreicht die LNG-Sattelzugmaschine eine Leistung, die mit Dieselsversionen vergleichbar ist, und sorgt gleichzeitig für eine geringere Umweltbelastung und eine größere Gesamteffizienz des Antriebsstrangs. Die jüngsten Updates verbessern zudem deutlich Sicherheit, Komfort und Ergonomie und bestätigen den IVECO S-Way LNG als ausgereifte, zuverlässige und nachhaltige Lösung für den schweren Fernverkehr.

IVECO ist seit Jahrzehnten ein Pionier im Bereich der alternativen Antriebe, insbesondere in der Gas-Technologie und entwickelt kontinuierlich Lösungen, die Kunden bei ihren täglichen Aufgaben konsequent unterstützen. Das langjährige Engagement für Methan und Biomethan hat die Marke zu einem Maßstab für nachhaltigen Transport



gemacht – mit Fahrzeugen, die konkrete Umweltvorteile bieten, ohne die Einsatzfähigkeit im Flottenalltag zu beeinträchtigen. **///**

Top-Position

Zum zweiten Mal in Folge ist Volvo Trucks Marktführer in Europa für schwere Lkw.

Volvo Trucks war im Jahr 2025 europäischer Marktführer im Segment der schweren Lkw (ab 16 t) und erreichte einen Marktanteil von 19 %, nach 17,9 % im Jahr 2024. Die meisten Neuzulassungen von Volvo-Lkw wurden im Laufe des Jahres in Großbritannien, Frankreich, Polen, Deutschland und Litauen verzeichnet.

Volvo Trucks' Langstrecken-Lkw, der Volvo FH Aero, hat die Herzen zahlreicher europäischer Unternehmen erobert. Dank optimierter Aerodynamik und neuer Technologien – wie etwa den digitalen Kameraspiegeln – bietet der Volvo FH Aero eine um bis zu 7,00 % höhere Kraftstoffeffizienz als der reguläre Volvo FH. Im Jahr 2025 wurden in Europa insgesamt fast 33.000 Fahrzeuge der Modellreihe Volvo FH Aero bestellt.

Der Weg hin zu fossilfreiem Transport Volvo Trucks beschleunigt den Wandel hin zu einem fossilfreien Transport, um sein Netto-Null-Emissionsziel bis 2040 mit einer Drei-Wege-Technologiestrategie zu erreichen. Dieser Ansatz umfasst batterieelektrische Antriebe, Brennstoffzellenfahrzeuge sowie Verbrennungsmotoren, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie grünem Wasserstoff, Biogas, Biodiesel oder HVO (Hydriertes Pflanzenöl) betrieben werden. **///**



ULTIMAAX®
Premium Elastomer Federung

HENDRICKSON
The World Rides On Us

hendrickson-intl.com/de-eu

Jetzt bei MAN erhältlich

Die ULTIMAAX Elastomer Fahrwerk Technologie kombiniert herausragende Haltbarkeit, Fahrqualität, Traktion und Stabilität.

Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Händler!

Referenz-Verkaufscodes:
Mittelhohe Bauart - ZKHUM
Hohe Bauart - ZKHUH

©2026 Hendrickson USA, L.L.C. Alle genannten Marken sind Eigentum von Hendrickson USA, L.L.C. oder eines seiner verbundenen Unternehmen in einem oder mehreren Ländern. Alle Rechte vorbehalten.

„Poleposition Bus“

Zum 30-jährigen Jubiläum präsentierte MCV seinen wasserstoffelektrischen Low Entry Linienbus.

Auf dem Red Bull Ring in Spielberg hat MCV zudem den ersten C127 FC Low Entry an die Österreichische Postbus AG übergeben. Die 12 m-Low-Entry-Fahrzeuge überzeugen durch eine weitestgehende VDV-Richtlinienkonformität und bringen einige interessante Ausstattungsmerkmale wie die CO₂-Wärmepumpe und einen rein elektrischen Zusatzheizer mit. Ein durchzugsstarker elektrischer Zentralmotor mit bis zu 410 kW (Peak-Leistung) treibt hierbei die Hinterachse an. Die Energie wird von einer LFP-Batterie mit 117 kWh mit einer Laderate von bis zu 6C bereitgestellt. Geladen wird mittels CCS2-Stecker oder durch die 100 kWh starke Brennstoffzelle auf dem Dach, ebenfalls dort befinden sich auch die Wasserstofftanks, die bis zu 40 kg Wasserstoff mitnehmen können. Sicherheitstechnisch ist das Fahrzeug auf dem neuesten Stand und verfügt u. a. über Kameraspiegel und Abbiegeassistent. Den Fahrgastraum erreicht man über eine einflügelige Außenschwenkschiebetür im vorderen Bereich oder über eine zweiflügelige Außenschwenkschiebetür im mittleren Bereich des Busses. Im Innenraum erwarten den Fahrgast komfortable Überlandsitze des Typs Kiel Ligerio 1000HF und den Fahrer ein bequemer ISRI NTS 2-Fahrersitz sowie ein neu gestylter Continental Instrumententräger. Die Enthüllung des C127 FC LE im Rahmen der Österreich-Premiere stand auch

im Zeichen der feierlichen Übergabe des ersten von 35 wasserstoffbetriebenen Linienbussen an Alfred Loidl, Vorstand der Österreichischen Postbus AG. In seiner Ansprache hob Alfred Loidl die Bedeutung für die Österreichische Postbus AG als Pionier bei alternativen Antrieben hervor und übergab das Wort an Landesrat Sebastian Schuschnig, Landesregierung Kärnten. Dieser ging auf die Chancen des Landes bei der Dekarbonisierung des Verkehrs ein, da die Linienbusse in Villach zum Einsatz kommen.

30 Jahre MCV Manufacturing Commercial Vehicles (MCV) wurde 1995 von Ing. Karim Ghabbour gegründet. Ziel war und ist es, den globalen Kunden Produkte und Dienstleistungen anzubieten, die innovativ, zuverlässig, hochwertig und kosteneffektiv sind. MCV ist der führende Bushersteller im Nahen Osten und Afrika. MCV Busse sind auf den Straßen Europas, Australiens, des asiatisch-pazifischen Raums, Afrikas und der Golfregion im Einsatz. Gefertigt werden alle Arten von Bussen (Reisebusse, Stadtbusse, Überlandbusse, Minibusse und Busse für spezielle Einsatzbedingungen), die gemäß den Normen und Anforderungen des jeweiligen Marktes hergestellt werden. In Spielberg/Steiermark hatte eben der wasserstoffelektrische Low Entry C127 FC LE seine Österreich-Premiere. ▀



Busse ersetzen Schiene

IVECO Bus übergibt erste Crossway LE-Fahrzeuge für Schienenersatzverkehr.

Es sind die ersten 20 von insgesamt 45 IVECO Crossway LE 12 m-Fahrzeugen an die deu.mobil GmbH aus Landsberg am Lech übergeben. Die Fahrzeuge sind für den Schienenersatzverkehr (SEV) der DB InfraGO konzipiert und werden ab Februar 2026 auf mehreren Strecken in Süddeutschland eingesetzt.

Die ausgelieferten Fahrzeuge sind Teil eines Gesamtprojekts von 159 IVECO Crossway für den Schienenersatzverkehr. Besonderes Highlight des Events: Die Gäste konnten die Performance des Crossway LE auf der neu eröffneten Teststrecke live erleben – inklusive der spektakulären 42°-Steilkurve. Damit wurde eindrucksvoll gezeigt, wie sicher und dynamisch die Fahrzeuge selbst unter anspruchsvollen Bedingungen agieren.

Die 45 Fahrzeuge wurden in zwei Varianten bestellt: 17 Standardfahrzeuge sowie 28 Fahrzeuge mit Fahrgast-WC. Alle Busse erfüllen die neuesten GSR-Sicherheitsrichtlinien und sind in der markanten Farbe „Verkehrspurpur“ lackiert – ein modernes Erscheinungsbild gemäß DB-Vorgaben.



Technische Highlights des Crossway LE 12 m

- **Antrieb:** IVECO Cursor 9-Dieselmotor (265 kW/360 PS, 1.650 Nm Drehmoment)
- **Getriebe:** Voith NXT 867.8 Vollautomatik mit 7 Gängen und integriertem Retarder

Sicherheit & Komfort:

- ESF-System (Fahrsicherheitsanalyse), Tempomat
- 39 hochfeste Sitze mit Gurten, vergrößerte Sondernutzungsfläche für Rollstühle, zusätzlicher Rollstuhlplatz, 4 Klappsitze
- Doppel-USB-Anschlüsse an jeder Sitzreihe, kostenloses WLAN
- Aufdachklimaanlage (32 kW) mit Heizfunktion
- Elektrische Fahrerplatz-Fußbodenheizung, beheizte Windschutzscheibe
- Kühlschrank für den Fahrer (5 l)
- **Besonderheit:** Fußgängerwarnglocke – ein freundliches Signal ähnlich einer Straßenbahnglocke, ideal für Haltestellen und enge Situationen
- **Technologie:** intelligentes Fahrgastzählsystem, Videoüberwachung, Vianova Fahrgastinformation mit weißen Außenanzeigen und Twin-18,5“-TFT-Bildschirmen inkl. Live-Kartenansicht



Großes Ganzes

MAN erhält mit 63 Elektrobussen seinen größten eBus-Auftrag in Österreich. Die eBusse treffen auf den größten Ladestandort.

Vorarlberg, das Bundesland mit der aktuell größten eBus-Flotte Österreichs, baut den emissionsfreien Busverkehr weiter aus. Um seine ehrgeizigen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, stellt man dort die Busflotte schrittweise auf klimafreundliche Antriebe um.

Die neuesten emissionsfrei betriebenen Busse stammen von MAN Truck & Bus. Insgesamt hat die ÖBB Postbus 63 vollelektrische MAN Lion's City E für den Einsatz in mehreren Regionen Vorarlbergs geordert. Die eBusse wurden bereits vollständig ausgeliefert und erfolgreich in Betrieb genommen. „Wir sind stolz auf diesen Auftrag, schließlich handelt es sich für uns um den bislang größten eBus-Einzelauftrag in Österreich“, sagt Rudi Kuchta, Managing Director von MAN Truck & Bus Österreich, und ergänzt: „Zudem freut es uns natürlich, als verlässlicher Partner den emissionsfreien Linienverkehr in Vorarlberg aktiv mitzugestalten. Die Elektromobilität ist für MAN der zentrale Pfeiler in der Unternehmensstrategie bei alternativen Antrieben und wir investieren konsequent in innovative, nachhaltige Technologien.“ Bereits heute ist jeder dritte Bus, der in Vorarlberg im Einsatz ist, ein eBus. Damit verfügt das Bundesland über die aktuell größte eBus-Flotte in ganz Österreich. Insgesamt sind aktuell rund 100 eBusse im Linienbetrieb, mehr als die Hälfte davon wird von ÖBB Postbus betrieben. Bis zum Frühjahr soll die eBus-Flotte auf 141 Fahrzeuge wachsen. Klares Ziel ist es, diese Zahl bis 2030 auf 200 eBusse zu erhöhen. „Auch künftig werden wir somit mit unseren innovativen MAN-Elektrobussen zu einem umweltfreundlichen Regionalverkehr beitragen können“, sagt Rudi Kuchta und betont: „MAN ist mit einem Marktanteil von über 50 % Marktführer im Bereich der eBusse in Österreich – nicht zuletzt dank des großen Vertrauens, das uns ÖBB Postbus entgegenbringt.“ Insgesamt lieferte MAN im vergangenen Jahr 112 eBusse in Österreich aus.

Mit MAN eBussen sicher, zuverlässig und komfortabel unterwegs Bei dem aktuellen Auftrag der ÖBB Postbus hat MAN insgesamt 27 Lion's City 12 E und 36 Lion's City 18 E geliefert. Während die 12 m-Variante eine ausgewogene

Kombination aus Raumangebot, Fahrkomfort und Agilität bietet, ist die 18 m-Variante optimal für stark frequentierte Linien mit hohem Fahrgastaufkommen. Leistungsstarke Elektromotoren und sechs bzw. acht Batteriepakete sorgen für geräuscharme Fahrten und hohe Reichweiten von bis zu 350 km. Komfort versprechen effiziente Klimaanlage mit integrierter Wärmepumpe sowie bequeme Sitze. In den 12 m-eBussen stehen Fahrgästen 30 Sitzplätze und 61 Stehplätze zur Verfügung, in den 18 m-eBussen 42 Sitzplätze und 113 Stehplätze. Ausgestattet sind die barrierefreien Niederflurfahrzeuge zudem mit der neuesten Schwenk-Schiebetür-Technologie, die hohe Effizienz und einen schnellen Fahrgastwechsel ermöglicht. Zahlreiche innovative Assistenzsysteme wie Abbiegeassistent, Break Assist, Notbremsassistent sowie die Fahrerkabine mit Vollschutzscheibe gewährleisten eine sichere Fahrt für Passagiere, Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer.

Größter Ladestandort für eBusse in Österreich Die zentrale Grundlage für den Betrieb bildet eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur mit insgesamt 144 Ladepunkten in ganz Vorarlberg. Allein an den Postbus-Standorten Wolfurt, Bludenz und Feldkirch befinden sich 75 dieser Ladepunkte, die vom Energieversorger illwerke vkw errichtet und betrieben werden. Die ÖBB Postbus Garage in Wolfurt wurde in den vergangenen Monaten umfassend auf die Ankunft der neuen Elektrobusse vorbereitet. Damit ist sie nicht nur technisch auf dem neuesten Stand, sondern zugleich der größte Ladestandort für eBusse in ganz Österreich. //



1 Größter eBus-Auftrag in Österreich für MAN. Im Bild v. li.: Rudi Kuchta (GF MAN Österreich), Quido Salzmann (Vorstand illwerke vkw AG), Alfred Loidl (Vorstand Österreichische Postbus AG), Christian Hillbrand (GF Verkehrsverband Vorarlberg), Christof Bitschi (Landesstatthalter Vorarlberg) – Fotos: ÖBB/Sams

2 Rudi Kuchta (GF von MAN Truck & Bus Österreich) freut sich über den Marktanteil von über 50 % im Segment eBusse in Österreich.



/ mehr dazu in unserer App





Arbeiter im schicken Anzug

Sieh an, was steht da auf der Nachbarspur an der Ampel: sehr rot, sehr flach, sehr breit, sehr viele Auspuffrohre für einen bollernden Achtzylinder. Welch ein Kontrast: Der Kia PV5 Cargo trägt einen gedeckten Anzug in Stahlgrau-Metallic, ist im Vergleich hoch und schlank gewachsen, wenn auch für seine Klasse fast grazil. Ohne Auspuffrohre, hier bollert nichts. Automobile Sterneküche neben Eintopf? Von wegen: Der rote Bollerwagen ist von gestern, der Kia mit E-Plattform und platter Boxernase einer für heute und morgen. Dann mal los: Türgriffe für kräftige Fäuste, hineinschwingen am A-Säulengriff. Drinnen dehnt sich der Raum für zwei, er wirkt dank niedriger Gürtellinie nochmals größer. Die Armauflage sitzt perfekt, die bequemen Sitze taugen auch auf Langstrecken. Die Materialien rundum tragen eine feste, aber angenehm genarbte Oberfläche. Hinten mündet das Fahrerhaus trotz guter Ausstattung in einer blecheren Trennwand, das ginge besser. Krimskrams kommt in diversen Ablagen einschließlich Schublade in der Mittelkonsole und einem Kasten zwischen den Sitzen unter. Hinter ihnen ruht das Ladekabel. Ein Lenkstockhebel dient für den Start und die Wahl der Fahrtrichtung. Der kleine Instrumentenmonitor ist je nach Einstellung etwas überfrachtet mit Zahlen und Anzeigen. Informativ, wenn auch mit kleinen Ziffern gefüllt, prunkt der Monitor in Wagenmitte: Reichweitenverlauf, Verteilung des Stromverbrauchs zwischen Antrieb, Klimatisierung, Elektronik, Batterietemperierung – etwas für Neugierige. Ausgestattet mit der größeren der beiden Batterien (71,2 kWh) und der kräftigeren Leistungsstufe (120 kW/163 PS) sowie zügiger Ladeleistung bis 150 kW, ist der Frontriebler so ausgelegt, dass er nicht ungestüm, sondern zunächst sanft antritt. Im Anschluss stürmt er quicklebendig los. Das wirkt souverän und schnell, leer dauert der Standardsprint auf Tempo 100 weniger als zehn Sekunden. Ladung

Neue Transporter-Marke, neues Auto – was bietet der E-Transporter Kia PV5 Cargo? Test.

ignoriert der Antrieb, zeigt Biss sogar am Berg. Die Kraft lässt sich über drei Fahrmodi einstellen, die Rekuperation vierstufig. Bei 135 Sachen ist Schluss. Der Rote von der Ampel beschleunigt in halber Zeit und läuft das Doppelte – na und?

So flott er rennt, so knausrig geht der Kia mit dem Strom um: 21,6 kWh bei voller Beladung für den Testparcours inklusive Autobahn in gestrecktem Galopp – das liegt zwar knapp über der WLTP-Norm, ist aber angesichts von Winterreifen und kühler Witterung aller Ehren wert. Es beschert dem E-Transporter im gemischten Einsatz eine Reichweite von gut 300 km, auf Kurzstrecken gar 400 – unterstützt neben der aufpreispflichtigen Wärmepumpe durch Aerodynamik mit gekonnter Luftführung vorn, einem nahezu komplett geschlossenen Boden sowie hinten leicht abgesenktem Dach und sanft eingezogenen Wänden. Beim Praxistest fallen die dicken A-Säulen auf, sie hindern die Sicht beim Abbiegen. Immerhin gleitet dabei der Blick über die tief angesetzten Außenspiegel hinweg. Ihnen fehlt ein Weitwinkelfeld, doch der Kia zeigt bei Einsatz des Blinkers seitenrichtig ein Kamerabild im Instrumentenbord. Wesentliche Einstellungen der Klimatisierung lassen sich per Tastendruck regeln. Unvermeidlich ist dabei der Blick aufs entsprechende Feld, prompt bestraft mit einer Ermahnung durch das Kamerasystem auf der Lenksäule – also Augen geradeaus. Beachtlich: Unterwegs ist der Kia noch leiser als von E-Transportern gewohnt, eine Folge der Akustikverglasung der Seitenscheiben. Trotz Frostaufbrüchen der Fahrbahnen bleibt das Fahrwerk weitgehend polterfrei. Die Doppelquerlenkerachse vorn – untere Lenker gewichtssparend aus Aluminium – schluckt Unebenheiten souverän, die elektrische Lenkung arbeitet wohl dosiert. Die schraubengefederte Verbundlenkerachse hinten gibt sich leer straff, aber nicht hart.



Beladen geht der Kia dann tief in die Knie, wiegt sich in den Federn. Harmlos, doch die üppigen Achslastreserven für ungleichmäßige Beladung möchte man nicht ausnutzen. Dies ist das Stichwort fürs Frachtabteil. Trotz Batterie im UG liegt die Ladekante mit rund 420 mm verblüffend tief. Die Schiebetür aber ist mit 775 mm Durchgangsbreite zu knapp für die Palette längs, hinten verhindern Fahrwerkseinbauten rund um die Radkästen das Einladen einer Palette quer ohne Zwischenboden. Das alles spielt indes keine Rolle, wenn Handwerker Regaleinrichtungen entlang der Seitenwände nutzen. Kia rechnet beim Laderaum seriös mit 4,4 m³ Volumen. Das klingt auf Anhieb wenig, unterscheidet sich aber deutlich von anderen Marken, die ohne Rücksicht auf eingezogene Wände und Radkästen mit Maximalmaßen rechnen. Auch nicht ohne: eine fast wohnliche halbhohle Innenverkleidung, stämmige Zurrösen am Boden, sorgfältig installierte Kabelkanäle unter dem Dach, die 230 V-Steckdose im Heck. Hier lassen sich über einen Adapter Geräte bis maximal 3,6 kW Leistung antreiben. Doch Vorsicht, sowohl die Zuladung als auch die Anhängelast sind auf maximal 750 kg eng begrenzt. Der Netto-Listentarif für den Kia PV5 Cargo mit großer Batterie, kräftigem Motor als „Pure“ mit bereits umfangreicher Basisausstattung beläuft sich auf netto 36.325 Euro, das ist ein Wort. Beachtung verdient ebenfalls die Garantie von sieben Jahren bis 150.000 km. Mit diesem Gesamtpaket entpuppt sich der Kia PV5 Cargo als taufri-scher Transporter, der etablierte Fabrikate aufscheuchen kann. Er verkörpert Gegenwart und Zukunft, ganz anders als der edle feurige Rote von der Ampel. **/// Randolph Unruh**

- 1 Lupenreine E-Plattform: Der Kia PV5 Cargo kann und will nur Elektroantrieb.
- 2 Viele Zahlen und ein Bild beim Abbiegen: kompakter Zentralmonitor für den Fahrer.
- 3 Kleiner Zugang, großer Raum: faire 4,4 m³, schmale Schiebetür, eingeschnürter Heckzugang, mäßige Nutzlast.

Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	0–50 km/h	3,5 s
	0–80 km/h	6,5 s
	0–100 km/h	9,2 s
	60–80 km/h (Kickdown)	2,6 s
Elastizität:	60–100 km/h (Kickdown)	5,3 s
	80–120 km/h (Kickdown)	7,5 s
	Höchstgeschwindigkeit:	begrenzt auf 135 km/h
Innengeräusche:	Stand/50/80/100 km/h	–/55/58/61 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit:		70 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch WLTP kombiniert	19,1 kWh
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	21,6 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	17,2–36 kWh/100 km

Technische Daten: Kia PV5 Cargo

Maße und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe gesamt	4.695/1.895/1.899 mm
Breite über Außenspiegel	2.255 mm
Radstand	2.995 mm
Wendekreis	11,7 m
Breite/Höhe Seitentür	775/1.330 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.343/1.290 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	419 mm
Laderaum (L/B/H)	2.255/1.565/1.520 mm
Breite zw. den Radkästen	875/1.320 mm
Ladevolumen VDA	4,4 m³
Leergewicht Testwagen	1.955 kg
Nutzlast	695 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.650 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.400/1.560 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	750 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.400 kg

Motor und Antrieb
Motor: vorn eingebauter, permanenterregter Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung 12,16:1. Leistung maximal 120 kW, Drehmoment 250 Nm. Wählhebel mit den Stufen D – N – R, drei Fahrmodi, vier Rekuperationsmodi plus „Auto“, Antrieb auf die Vorderräder.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, nutzbar 71,2 kWh, Nennspannung 400 V. Ladesteckdose vorn oberhalb des Stoßfängers. On-Board-Ladegerät für Wechselstrom mit Typ-2-Stecker und 11 kW Ladeleistung. Schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 150 kW.



Sustainable Van of the Year 2026

Award für den MAN TGE Next Level würdigt systemischen Ansatz für Nachhaltigkeit, der auf Sicherheit, Komfort und Effizienz basiert.

In der Begründung STY 2026 Jury heißt es: „Der MAN TGE Next Level zeichnet sich durch bedeutende Verbesserungen in Komfort, Ergonomie, Funktionalität und Sicherheit aus – Elemente, die

direkten Einfluss auf die Betriebseffizienz, die Fahrzeugleistung und die gesamte Arbeitsqualität von Fachkräften haben. Besonders hervorzuheben ist die Palette an Assistenzsystemen der nächsten Generation, die einen konkreten Beitrag zur Verringerung des Unfallrisikos, zur Steigerung des Komforts und zur Verbesserung des Wohlbefindens von Fahrer und Passagier leisten – mit klaren und spürbaren Vorteilen hinsichtlich Leistungsoptimierung und Fahrzeugeffizienz.“ Das Modelljahr 2025 des MAN TGE, genannt Next Level, hat eine umfangreiche technische Überarbeitung erfahren. Die komplette Elektronikarchitektur wurde erneuert, das bedeutet, u. a. neue Steuergeräte, Sensoren und Kameras haben Einzug in das Fahrzeug gehalten. Dies ermöglicht neue sowie verbesserte Assistenzsysteme und mehr Sicherheit für TGE-Nutzer und Verkehrsteilnehmer. Der

komfortable Fahrerplatz besteht serienmäßig aus digitalem Kombiinstrument, zentralem Touch-Display MAN Media Van und ergonomischem Multifunktionslenkrad. Das neu gestaltete Armaturenbrett schafft außerdem mehr Platz in der Kabine. Neu im MAN TGE Next Level sind darüber hinaus die Assistenzsysteme Totwinkel- und Anfahrwarnung sowie Cruise Assist, Cruise Assist Plus und Abbiegeassistent. Darüber hinaus wurden nahezu alle Systeme überarbeitet und funktional erweitert. Bemerkenswert ist auch die Erweiterung an serienmäßig verbauten Assistenzsystemen. In jedem MAN TGE Next Level werden Müdigkeitserkennung, Verkehrszeicheninformation, intelligenter Geschwindigkeitsassistent, Notbremsassistent, Einparkhilfe, aktiver Spurhalteassistent, Fahrgeschwindigkeitsregelung und Reifendrucküberwachungssystem eingebaut. Das hebt die aktive Sicherheit der Transporter von MAN auf ein neues Level. **///**





Wenn's etwas mehr sein darf

Test: IVECO eDaily 35S 14E V. Lkw-Gene, ein einzigartiger E-Antrieb, verblüffende Leistungsfähigkeit und manchmal kapriziös – der andere E-Transporter

Darf's etwas mehr sein? Der IVECO eDaily passt zur klassischen Frage an der Wursttheke. Und um die Wurst geht's schließlich auch beim Elektroantrieb für Transporter. Beim eDaily gibt's vor allem etwas mehr Lkw-Technik. Wer vom IVECO Daily die Eigenschaften eines Otto-Normal-Transporters erwartet, liegt falsch. Der einzige selbstentwickelte Transporter eines Lkw-Herstellers fährt technisch auf eigener Route, zB mit einem tragenden Chassis für den Kastenwagen. Für automobiler Feinschmecker archaisch, für Lkw-Kenner normal. Pragmatismus beweist auch der elektrisch angetriebene eDaily mit Zentralmotor vor der herkömmlichen angetriebenen Hinterachse – macht kein anderer. Ein stämmiger und handfester Transporter der Arbeiterklasse also, der als 3,5-Tonner zusätzlich 3,5 t zieht, ohne Einschränkung beim Gesamtzuggewicht. Der Stromer fährt hier als eDaily 35S 14E V und 3520L H2 vor. Hinter dem Gewimmel aus Buchstaben und Zahlen steckt ein 3,5-Tonner in leichter S-Ausführung mit 140 kW Leistung, 3.520 mm Radstand, langem Überhang und Hochdach – macht 6 m Länge, einen fabelhaft kleinen Wendekreis und mit großzügiger IVECO-Kalkulation 12 m³ Laderaum. Der liegt leer fast 700 mm über der Straße, Folge der Chassis-Bauweise und strammer Federn, danke also für Trittstufe und Haltegriffe. Das Frachtabteil wirkt eher lässig gearbeitet, glänzt aber mit verdeckt verlegten Kabeln. Stichwort Höhe: Beladen sinkt die Bodenfreiheit unter den seitlichen Schutzkufen der Akkus auf 180 mm, also Vorsicht bei Rampen. Die Batteriebestückung des Testwagens setzt sich aus zwei Paketen à 37 kWh brutto zusammen. IVECO bietet auch ein einzelnes Paket an, ein Fall für die City und Päckchenverteiler mit kleiner

Tagesstrecke. Die technisch mögliche Variante mit drei Paketen steht aus Gewichtsgründen nicht auf der Speisekarte. Beachtlich: Der eDaily nutzt 95 % seiner Batteriekapazität, also 70 kWh. Abgesichert durch eine beruhigende Garantie über 250.000 km auf 80 % der Kapazität. In Testausführung schultert der eDaily mit Anhängerkupplung, verkleidetem Laderaum, Doppel-Beifahrersitzbank und ein paar Annehmlichkeiten knapp 700 kg Fahrer und Fracht. Nicht üppig, aber üblich für E-Transporter dieser Tonnage. Ausweg wäre der Griff zum 3,8-Tonner, sofern es der Führerschein hergibt und Verkehrsbeschränkungen nicht stören. Reserven für Überlast bieten bereits die hohen Achslasten. Trotz handfester Technik gab sich der Testwagen indes anfangs kapriziös. Er verweigerte anfangs die Nahrungsaufnahme, das Aufladen der Batterie, ob an der Ladesäule oder der heimischen Wallbox. Das lag zunächst an einer technischen Einstellung, es folgte eine nicht zu ortende Widerborstigkeit – bis plötzlich alles wie am Schnürchen klappte, genauer gesagt am Ladekabel. Zwischen Himmel und Erde oder Ladesäule und Transporter geschehen mitunter merkwürdige Dinge. Wie vorgesehen schluckte der E-Transporter im Ladepark in aller Ruhe mit maximal 80 kW. Was IVECO so Schnellladen nennt, das ist eher gemächlich. Vergessen, ab hinter das Lenkrad. Der Fahrerplatz liegt hoch, das Cockpit hat optisch Schwung, die Materialqualität ist angemessen, die Rückwand freundlich und isolierend verkleidet. Der Fahrer sitzt bequem, etwas mehr Längsverstellung wäre entgegenkommend. Große Außenspiegel, reichlich Ablagen bis hin zur üppigen Sitztruhe auf der Beifahrerseite, gut so. Da zeigt sich: Auch ein eDaily ist ein echter Daily.



Blickpunkt LKW&BUS TEST

- 1 Frachter mit Lkw-Technik: Der eDaily setzt unverändert auf Chassis-Bauweise, in seiner Klasse einzigartig.
- 2 Ebenfalls einzigartig für E-Transporter: klassische Hypoid-Hinterachse, davor der Zentralmotor
- 3 Reichlich Information: Wer will, kann eine fortlaufende Bewertung des Fahrstils abrufen – hier passt's.
- 4 Kommandozentrale: Wählhebel für Fahrtrichtung und Rekuperation, Tasten für Fahrmodus und Feststellbremse
- 5 Digitale Instrumente: konfigurierbare Armaturen, sachlich und gut ablesbar
- 6 Knappe Nutzlast: Als 3,5-Tonner mit zwei Batteriepaketen heißt es beim Beladen aufpassen.

Wuchtiger Auftritt: Elegant ist der eDaily nicht unbedingt, aber ein handfester Arbeitskumpel, an der Ladesäule eher gemütlich.



Die digitalen Armaturen lassen sich konfigurieren und ordentlich ablesen, sie verteilen sogar Komplimente für Wohlverhalten am Steuer. Jedoch nervt die verästelte Bedienung des mittigen Displays, da der Bordrechner nach jedem Start mühsam aus den digitalen Tiefen ausgebuddelt werden muss. Ärgerthema beim Testwagen: Die übermäßige Tachovoreilung über den gesamten Geschwindigkeitsbereich führte zu lästigen Warnungen nach jeder Tempobegrenzung. Ohnehin neigt der eDaily zu Alarmismus, gibt etwa aufgeregt Laut beim doppelspurigen Abbiegen vor Verkehr nebenan, und der Rückfahr-Notbremsen reagiert mitunter schreckhaft. Auch mit der Verkehrsschilderkennung hat's der eDaily nicht so. Mit all dem ist er nicht allein – moderne Zeiten im Transporter-Klassiker. Und der einzigartige Antrieb? Es gibt per Tastendruck drei Fahrmodi: 90 kW, 115 kW und 140 kW. Beim Start wählt der eDaily stets die mittlere Variante, ebenso für die Rekuperation. Damit fährt sich's selbst beladen und an Steigungen angenehm, ist der eDaily doch mit seinem etwas wankelmütigen Fahrwerk weder Rennpferd noch Kurvenkratzer, sondern im Idealfall majestätisch-gelassen und freundlich mit dem Vorderwagen nickend unterwegs. Auf schlechten Pisten bebt dann der Aufbau, mag sein aus Zorn über vernachlässigte Straßen. Ist Volldampf gefragt, reicht im Unterschied zu E-Transporter-Kollegen nicht der Tritt aufs Fahrpedal, jetzt muss per Taste die Powerstufe her. Dann wird der Daily – hoho, Vorsicht Wortspiel – plötzlich zum Sprinter. Die Grundeinstellung verhindert somit Beschleunigungsorgien und begrenzt den Stromverbrauch. Der fiel

Fahrleistungen und Messwerte		
Beschleunigung:	0–50 km/h	4,7 s
	0–80 km/h	9,4 s
	0–100 km/h	13,6 s
Elastizität	60–80 km/h (Kickdown)	4,4 s
	60–100 km/h (Kickdown)	8,4 s
	80–120 km/h (Kickdown)	12,2 s
Höchstgeschwindigkeit		127 km/h
Innengeräusche:		
Stand/50/80/100 km/h	–/57/65/68	dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	71	dB(A)
Kraftstoffverbrauch:		
Normverbrauch WLTP komb.	33,6	kWh
CO ₂ -Emission komb.	0	g/km
Teststrecke beladen	35,6	kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	29,1–40,8	kWh/100 km

beladen auf der Testrunde mit 29,1 bis 40,8 kWh auf 100 km und einem Schnitt von 35,6 kWh nicht eben niedrig aus. Auch an dieser Stelle darf's also etwas mehr sein. Jedoch kämpfte der hochaufgeschossene Testwagen zeitweilig mit schwerem Wetter. Ein eDaily als kerniger Truck muss wie seine Besatzung in dieser Branche auch dann raus, wenn andere sich in der Garage oder am Ofen wärmen. Es darf eben immer etwas mehr sein, gern auch Arbeit und Anstrengung. **■** *Randolf Unruh*

Technische Daten: IVECO eDaily 35 S 14E V	
Maße und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe gesamt	6.118/2.052/2.651 mm
Breite über Außenspiegel	ca. 2.400 mm
Radstand	3.520 mm
Wendekreis	12,7 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.260/1.800 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.530/1.800 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	693 mm
Laderaum (L/B/H)	3.540/1.740/1.900 mm
Breite zw. den Radkästen	1.317 mm
Ladevolumen	12,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2.815 kg
Nutzlast	ca. 700 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.900/2.400 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	7.000 kg
Motor und Antrieb	
<i>Motor:</i> zentral im Rahmen eingebauter, permanenterregter Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung 3,81:1. Leistung 140 kW (kurzzeitig 188 kW), maximales Drehmoment 400 Nm. Wählhebel mit den Stufen D – N – R, drei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Hinterräder mit Hypoidachse, Übersetzung 3,15.	
Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, drei Batteriepakete mit zusammen brutto 74 kWh (nutzbar 70 kWh), Nennspannung 400 V. Ladesteckdose vorn mittig. On-Board-Ladegerät für Wechselstrom mit Typ-2-Stecker und 11 kW, optional 22 kW Ladeleistung. Serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 80 kW.	

Containerabsicherung

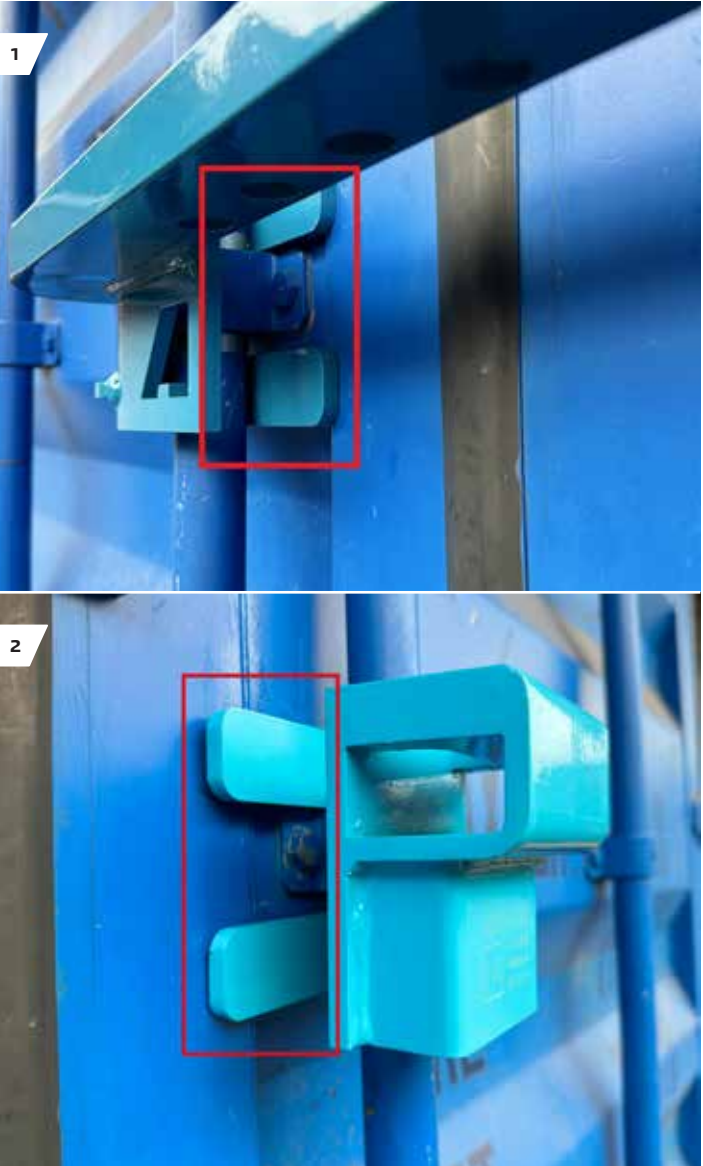
Einbruchserien verursachen massive Schäden in Bau-, Logistik- und Lagerbetrieben.

Herkömmliche Containerschlösser bieten weder ausreichenden Widerstand noch den notwendigen Versicherungsschutz. Mit dem neuen Containerschloss ATHENE® liefert die Kronguard GmbH als erster Hersteller ein komplett VdS-zertifiziertes Schließsystem gemäß der aktualisierten VdS Richtlinie 3503 (Ausgabe 2023). Das massiv gefertigte, montagefreie System schützt Container zuverlässig und eignet sich für Bauunternehmen, Logistiker, Autohäuser, Vermieter sowie alle, die wertvolle Güter lagern. Bauliche Eingriffe sind nicht notwendig, und es kann flexibel eingesetzt werden. Durch die Zertifizierung wird die Versicherungsfähigkeit gewährleistet, da alle Anforderungen der Versicherer erfüllt sind – erst so ist der Abschluss einer entsprechenden Versicherung überhaupt möglich.

Montagefreie, robuste und variable Containerschloss-Lösung für jede Anwendung Ein wesentlicher Vorteil des Containerschloss ATHE-NE®-Systems ist seine montagefreie Konstruktion. Es wird problemlos über die Schließstangen des Containers gesetzt und mit dem Kronguard PL-700 Hang-/Bügelschloss gesichert. Das System kann ohne Bohren, Schweißen oder sonstige bauliche Veränderungen angebracht werden. Dies ist insbesondere für Unternehmen wichtig, die Container vermieten, da keine strukturellen Veränderungen am Container zugelassen sind. Auch in der praktischen Anwendung bietet das Containerschließsystem eine hohe Flexibilität. Die variable Konstruktion deckt Türstangenabstände von 225 bis 435 mm ab und ist kompatibel mit allen gängigen Containerarten, von Baustellen- und Lagercontainern bis hin zu Wechselbrücken. **■** www.kronguard.de

1+2 Die beiden Bilder veranschaulichen, dass die Verriegelung so fixiert ist, dass das Schloss selbst dann nicht entfernt werden kann, wenn die Türstangen ober- oder unterhalb abgesägt werden würden.

3 Das Containerschloss ATHENE® ist sowohl in verschiedenschließender als auch in gleichschließendender Ausführung erhältlich.





LogiMAT in Stuttgart

Internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement

Vom 24. bis 26. März präsentieren mehr als 1.600 internationale Aussteller aus den Bereichen Intralogistik ihre Innovationen, Neuentwicklungen und die aktuellen State-of-the-art-Lösungen für effiziente, nachhaltige Prozesse in der Intralogistik. „Geprägt durch die andauernden Megatrends Automatisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit sowie den Fach- und Arbeitskräftemangel stehen bei den Exponaten in nahezu allen Ausstellungsbereichen überdies Flexibilität, Skalierbarkeit, die Einbindung Künstlicher Intelligenz (KI) und Roboter-basierte Lösungen im Vordergrund“, verspricht die Messeleitung.

Die Regal- und Maschinenbauer, Systemintegratoren und Förder-technikanbieter zeigen Weltneuheiten wie ein vollkommen neuartiges, wabenbasiertes Lager- und Kommissioniersystem, flexible Robo-Pick-Lösungen, Shuttles für die regalierten Lagersysteme sowie neue und weiterentwickelte Serviceroboter für barrierefreie innerbetriebliche Transporte und neu entwickelte Anlagendetails für bewährte Lager- und Sortersysteme. Als markanter Trend lässt sich überdies ablesen, dass neben cloudbasierten Softwaremodellen zunehmend auch im Hardwarebereich viele unterschiedliche Geräte und Komplettsystemen zur Prozessautomatisierung als Miet- und Leasing-Lösungen angeboten werden. In den Hallen 7 und 9 werden zudem die aktuellen Hilfsmittel und Geräte der Anbieter von Kranen, Toren und Verladetechnik sowie innovative Vorrichtungen und Lösungen zum Brandschutz vorgestellt.

Die Flurförderzeuge-Hersteller präsentieren neu- und weiterentwickelte Fahrerlose Transportfahrzeuge (FTF) sowie Neuerungen im Bereich der alternativen Antriebe. Zudem sind unter den klassischen Flurförderzeugen (FFZ) beispielsweise neue Modelle von 4 bis 7 t

Tragkraft mit integrierter Lithium-Ionen-Batterie, ein neuer Elektro-Gegengewichtsstapler als Drei- oder Vierradvariante im Traglastbereich bis 2,0 t und ein neuartiges Robotik-Fahrzeug für das autonome Kommissionieren im Lager angekündigt. Bei den inzwischen bewährten Technologien der Transport- und Kommissionierroboter stehen insbesondere die Optimierung der Flottensteuerung und Transportleistung durch Einbindung von Künstlicher Intelligenz sowie die weitere Verbesserung der betrieblichen Sicherheit durch Bilderfassung, -verarbeitung und Sensorik im Fokus.

Die Basis von Automatisierung und Digitalisierung, die Verarbeitung und Aufbereitung von Informationen, die Steuerung von Systemen, Anlagen und koordinierten Prozessen ist ureigenstes Aufgabenfeld der Software. Neben mehreren Systemintegratoren, Maschinen- und Anlagenbauern erläutern die spezialisierten IT-Unternehmen ihre jüngsten funktionalen Neuentwicklungen für das Warehouse Management. Prägend für die neuen Angebote sind insbesondere die Einbindung von KI-Modellen für tragfähige Analysen und Prognosen, Cloud-Anwendungen und zunehmend skalierbare Mietmodelle für Lagerverwaltung und -steuerung. ▀

