

Panel 2.1: Die operativen Herausforderungen im Fuhrpark beim Umstieg auf e-Nutzfahrzeuge

„Ich kann auf meinem Firmengelände nicht nach Öl bohren. Aber ich kann einen Teil meiner Antriebsenergie selbst erzeugen.“ Nach diesem Prinzip hat Hubert Schlager (Schlager Transporte) mehr als die Hälfte seines Fuhrparks elektrifiziert: 13 E-Lkw, 1,75 Millionen Kilometer in 30 Monaten, kein einziger Ausfall auf der Strecke. Wirtschaftlich wird das erst durch Depotladen mit PV, Speicher und Lastmanagement. Aus anfangs skeptischen Fahrern sind Fans geworden.

Für Henning Heise, Obmann des Fuhrparkverbands Austria (FVA), steht und fällt der Umstieg mit der Planbarkeit. Ein E-Lkw koste in der Anschaffung ein Mehrfaches eines Verbrenners. Die Besteuerung von E-Fahrzeugen, noch dazu im Bestand, sei „ein vollkommen falsches Signal“. Die Folgen sind fatal: 77 Prozent der Unternehmen überdenken laut FVA-Umfrage ihre Budgets für E-Mobilität. Der Wegfall der ENIN-Förderung sei „ein kleiner Stich ins Herz“, so Lukas Putz (MAN).

Die Reichweitenfrage ist erledigt: Erich Plochberger (Volvo Trucks) berichtete von 840 Kilometern ohne Zwischenladen bei 36 Tonnen. Wo es noch zwickt, ist die Nutzlast, besonders bei leichten Nutzfahrzeugen, so Beate Christ (Arval). Rund 90 Prozent der Volvo-Kunden starten voll geladen vom eigenen Hof. Für Andreas Chochola (immo 360 Grad) waren Speicher und PV auf den eigenen Dächern ein „absoluter Gamechanger“, bei den Dienst-Pkw sei der Sachbezug der stärkste Treiber gewesen.

Dass die Technik reif ist, stellte am Podium niemand infrage. Ob die Politik Schritt hält, bleibt offen. Schlagers Rat an die Zögernden: „Da gibt's nur Vollgas, nicht ein bisschen probieren.“ Widerspruch kam keiner.