

Wir sind anders Transporte

*E-Trucking mit Haltung,
Mut und System*

Innovation | Familienunternehmen | Kunst trifft Logistik



SCHLAGER 
WIR SIND ANDERS TRANSPORTE



**Ich kann auf
meinem Firmengelände
nicht nach Öl bohren.**

**Aber ich kann einen Teil meiner
Antriebsenergie selbst erzeugen.**

PV am Dach | Eigene Energie | Standortvorteil

SCHLAGER

Die ersten 4 E-Lkw

Vom Versuch zur Überzeugung

So hat unsere elektrische Reise begonnen.



SCHLAGER

Die nächsten 6 E-Lkw

Aus Überzeugung wurde Ausbau

Seit 2 Monaten sind 6 weitere E-Lkw im Einsatz.



Alle 13 E-LKW

1.750.000 Kilometer vollelektrisch

in 30 Monaten zurückgelegt



15 Diesel-Tanksattelzüge

410.000 Liter Diesel durch 100 % Ökostrom ersetzt

Das entspricht rund 15 Tanksattelzügen
und dadurch 1.078 Tonnen CO₂ vermieden



1.750.000 km ohne Ausfall auf der Strecke – aber nicht ohne Lernkurve

Werkstattkompetenz, Schulung und
laufendes Lernen sind Teil der
Transformation.

Pioniergeist | Know-how | Lernkurve



Fahrer werden zu Fans der E-Mobilität

Akzeptanz, Fahrkomfort und
echte Praxiserfahrung machen
den Unterschied.

Leise | kraftvoll | beliebt bei Fahrern



Depotladen macht E-Trucking wirtschaftlich

Öffentliches Laden ist derzeit oft zu teuer für wettbewerbsfähigen Güterverkehr.



Bis vor 2 Monaten:
Parität bei ca. 30 ct netto/kWh



Aktuell:
ca. 38 ct/kWh



Fairer Zielpreis für Frächter:
ca. 30 ct netto/kWh



Ohne faire Ladetarife kein Level Playing Field.

SCHLAGER

Der erste Schritt

Ohne Stromanschluss kein E-Trucking

400 kW Anschlussleistung als Startbasis

Viele Betriebe können oft nur 1 E-Lkw langsam laden.



SCHLAGER 

Vom ersten Ladepunkt zur Ladeinfrastruktur

Mit dem Erfolg wächst die Ladeinfrastruktur

Die Praxis zeigt: Am Anfang wird fast immer zu klein geplant.



Start:
1 Ladesäule
2 Ladepunkte



1. Ausbau:
4 Ladesäulen



2. Ausbau:
4 Ladesäulen



3. Ausbau:
6 weitere Ladepunkte

Heute: 16 Ladepunkte am Standort – entstanden in 2,5 Jahren.

SCHLAGER

DRITTE ERWEITERUNG DER LADEINFRASTRUKTUR

Sechs weitere Ladepunkte für den
nächsten Ausbauschritt unserer E-Flotte.

Mit jedem Ausbauschritt wächst die
Sicherheit, Flexibilität und
Zukunftsfähigkeit unseres Depotladens.

6 zusätzliche Ladepunkte | skalierbar | bereit für weiteres Wachstum



SCHLAGER

LOGISTIKDÄCHER SINNVOLL NUTZEN

Unsere Hallen- und Logistikdächer werden zu Energieflächen – wirtschaftlich, nachhaltig und standortstärkend.

PV-Flächen | Eigenstrom | Standortvorteil

Ohne Energiespeicher bleibt PV für Logistiker unwirtschaftlich.

1,6 MW Energiespeicher | 765 kWp PV-Leistung

Erst mit Speicher werden Eigenstrom,
Ladeleistung und Wirtschaftlichkeit planbar.

Eigenverbrauch | Lastmanagement | Wirtschaftlichkeit



SCHLAGER 

Lastmanagement entscheidet über die Wirtschaftlichkeit.

Stromspitzen im Griff zu haben ist der entscheidende Hebel für elektrischen Transport.



11 E-LKW
bis zu
1,2 MW
Ladeleistung



Netzspitze
dennoch
max. **300 kW**



Skalierung
mit 20 E-LKW
max. **400 kW**

Wir laden heute mit elf Fahrzeugen in der Spitze bis zu 1,2 MW – und halten die allgemeine Stromspitze dennoch bei maximal 300 kW. Genau darin liegt der wirtschaftliche Hebel.

Energiemanagement | Lastmanagement | Wirtschaftlichkeit



BIS ZU
1,2 MW
LADELEISTUNG



LASTMANAGEMENT
GLÄTTET SPITZEN



NETZSPITZE
MAX.
300 kW

SCHLAGER
WIR SIND ANDERS TRANSPORTE

CHARLY-SOFTWARE: DAS DIGITALE HERZ DES LADEMANAGEMENTS

Intelligente Steuerung für Depotladen,
Lastmanagement und einfache Fahrerprozesse.



Perfektes Zusammenspiel mit dem Lastmanagement

Ladeprozesse, Leistung und Prioritäten
werden intelligent abgestimmt.



Plug & Play für die Fahrer

Lkw integrieren sich ohne Karten, ohne
komplizierte Freigaben, so einfach wie möglich.



Volle Transparenz im Betrieb

Live-Überblick über Ladepunkte, Fahrzeuge,
Leistungen und Auslastung.

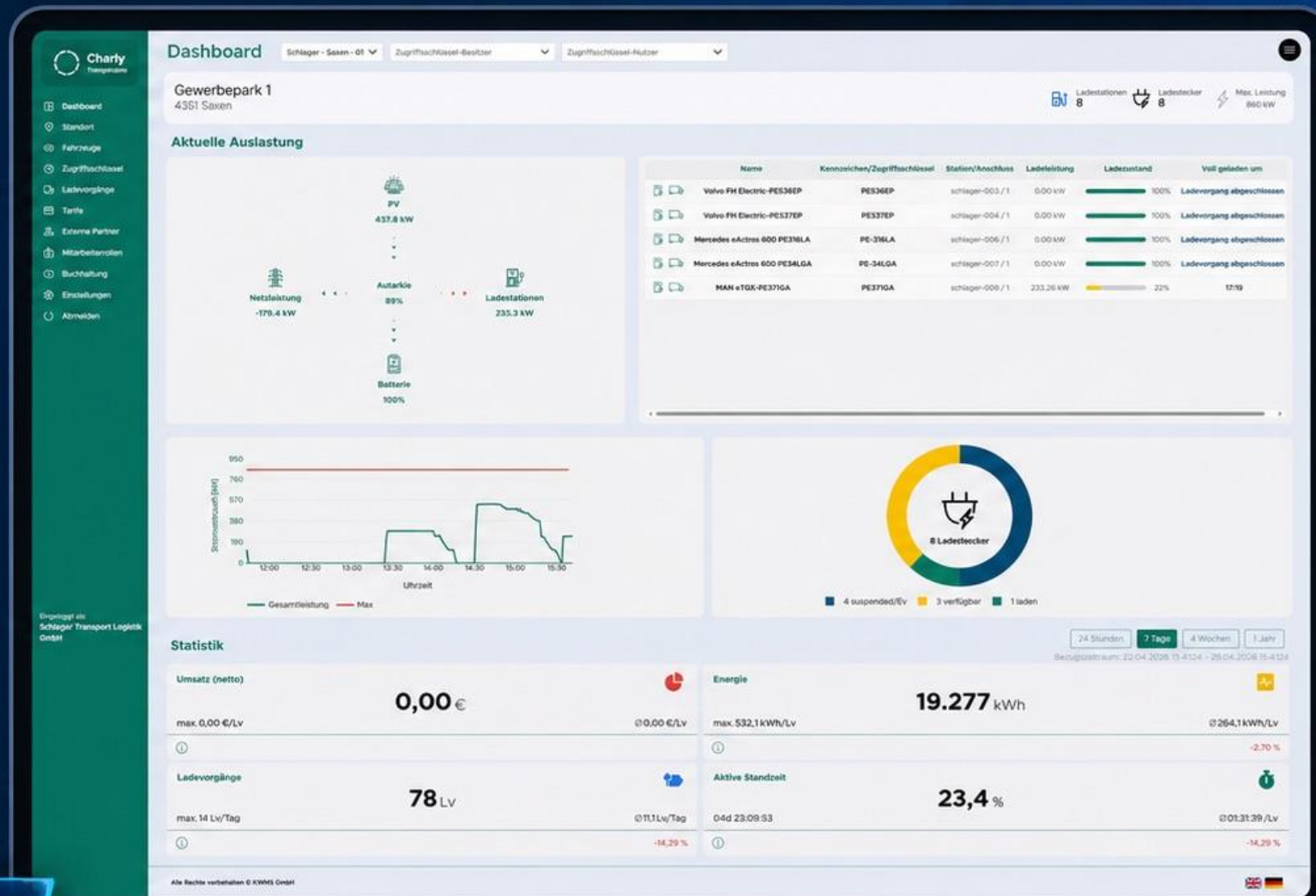


Charge with Friends

Auch Partner und andere Transportunternehmen
können das Depotladenetzwerk nutzen.



**DIGITALE STEUERUNG MACHT DEPOTLADEN
EINFACH, EFFIZIENT UND SKALIERBAR.**



Wirtschaftlich wird E-Trucking nur im Gesamtsystem

Lkw allein reicht nicht. Entscheidend ist das Zusammenspiel von Energie, Infrastruktur und Einsatzprofil.

Mautvorteil | Förderung



Ladeinfrastruktur



PV



Stromanschluss



Depotladen



Speicher



Lastmanagement

SCHLAGER

Mehr E-Mobilität braucht mehr Disposition.

Mit steigendem Elektro-Anteil wächst der Planungsaufwand. Präzisere Tourenplanung, Ladefenster, Reservefahrzeuge und schnelle Reaktionen machen die Disposition zum Schlüssel im Alltag.



50–60 % des Fuhrparks bereits elektrifiziert – das fordert den Innendienst jeden Tag.



Mehr Abstimmung
im Innendienst



Ladeabbrüche
rasch abfangen



Backup-Fahrzeuge
mitdenken

Präziser planen | Diesel-Backup | Lernprozess in Echtzeit



E-Mobilität setzt sich durch.

Batterie vor Wasserstoff

500–750 km Reichweite

Fahrpraxis: max. 650–700 km pro Tag

Weniger Komplexität | höhere Effizienz



SCHLAGER

Nutzlast bleibt ein Schlüsselthema.

Vor allem beim Zweiachser kostet Reichweite wertvolle Nutzlast. Deshalb setzen wir bewusst auf Dreiachser.



2-Achs-Diesel:
bis ca. 9,0 t Nutzlast



2-Achs-E-Lkw (> 400 km Reichweite):
nur ca. 6,5 t Nutzlast



Unsere Antwort:
3-Achser statt Zweiachser



3-Achs-E-Lkw:
Mercedes eActros 600: ca. 11,0–11,5 t Nutzlast
andere Modelle: bis ca. 12,5 t Nutzlast

Trotz +2 t zulässigem Gesamtgewicht reduziert das Batterievolumen die Nutzlast und beeinflusst den Fahrzeugeinsatz deutlich.

Nutzlast | Reichweite | Fahrzeugeinsatz



SCHLAGER

Nahverkehr passt perfekt zur E-Mobilität.

Aber wirtschaftlich ist er oft die größte Hürde.

Kein eigener Standort | fairer Ladepreis?
| kein Mautvorteil | späte Umstellung

Viele Nahverkehrsfrächter
werden wohl zuletzt umstellen.



SCHLAGER

Ohne faire Rahmenbedingungen bleibt E-Trucking Pionierarbeit

Technik allein reicht nicht. Wirtschaftlichkeit braucht verlässliche Regeln, Mautvorteile und wirksame Förderung.

Hohe Kilometerleistung hilft – reicht aber für viele Frächter nicht aus.



Mautvorteil

bis 2031 entscheidend



Deutschland

komplette Mautbefreiung



Österreich

ENIN-Förderung war zentral



Realität

Ohne Förderung oft nicht wirtschaftlich



SCHLAGER

MAUT ENTSCHEIDET ÜBER WIRTSCHAFTLICHKEIT

Hoher Autobahnanteil begünstigt
emissionsfreien Verkehr.

Planungssicherheit | Mautvorteil | Nahverkehr bleibt schwieriger



SCHLAGER

BATTERIEALTERUNG? KEIN PROBLEM.

Die Praxis zeigt: Traktionsbatterien
halten die Lebensdauer der Fahrzeuge aus.

- /// 3 Volvo FH Electric: je knapp 280.000 km in 26 Monaten
- /// Batteriezustand heute: rund 95 %
- /// Nur ca. 5 % Kapazitätsverlust in der Praxis
- /// Mercedes mit über 250.000 km ebenfalls bei rund 95 %
- /// Hochrechnung: 1,2 bis 1,5 Mio. km Batterielebensdauer

Batterie ist kein Risiko mehr | Reichweite sinkt nur moderat



WERKSTÄTTEN & SERVICEVERTRÄGE: HIER GIBT ES NOCH GROSSEN AUFHOLBEDARF

Hohe Servicepreise und Kartenwirrwarr
bremsen den E-Lkw-Alltag.

- Werkstatt-Stundensätze für E-Lkw teils rund **20 %** höher
- Das widerspricht vielen Erfahrungen aus dem Pkw-Bereich
- Ursache ist oft fehlende Praxis – nicht die Technik selbst
- Auch Serviceverträge sind noch nicht überall marktreif
- Das Kartenwirrwarr beim Laden bleibt eine große Hürde

Mehr Erfahrung | faire Preise | einfachere Prozesse



SCHLAGER

Über zwei Jahre StromSchlager

Unsere Serie im 'Österreichischen Transporteur' begleitet die Elektromobilität in der Praxis – offen, ehrlich und mit großer Resonanz.

Die Serie hilft, Erfahrungen zu teilen, Fehler zu vermeiden und Elektromobilität im Transport erfolgreich umzusetzen.

Praxiswissen | Reichweite | Erfahrung | Orientierung

SERIE: ELEKTROMOBILITÄT IN DER PRAXIS, 24. TEIL

Ruhe bewahren ...

Sechs neue Elektro-Lkw stellen Hubert Schlager vor enorme Herausforderungen. Starke Nerven, Coolness und stete Zuversicht sind hier gute Begleiter.



NEUERWERBUNG Drei eActros 600 von Mercedes-Benz ergänzen seit Kurzem den Schlager-Elektropark.

Während die Elektrifizierung des Schlager-Fuhrparks bislang Schritt für Schritt und in moderatem Tempo voranschreitet, ist der letzte Februar-Woche zunächst mit zwei eActros 600 von Mercedes-Benz, sodann folgten zwei MAN eTGX. In der zweiten März-Woche kamen ein weiterer eActros 600 und ein MAN eTGX dazu. Was auf den ersten Blick wie der nächste

logische Wachstumschritt aussieht, wurde vom Schlager-Fuhrpark-Manager Hubert Schlager als „eindeutige Herausforderung“ bezeichnet. „Insbesondere bei der Integration der neuen Fahrzeuge in den Fuhrpark“, so Schlager, „sind wir auf die Unterstützung der Hersteller angewiesen.“

Vor allem die MAN-Stromer hatten von Beginn an mit zahlreichen technischen Problemen zu kämpfen. „Insbesondere bei der Integration der neuen Fahrzeuge in den Fuhrpark“, so Schlager, „sind wir auf die Unterstützung der Hersteller angewiesen.“

wurden in Bewegung gesetzt, um die Probleme zu lösen.“

Kein Regelbetrieb

Trotz der zahlreichen Fehlermeldungen sei es glücklicherweise zu keinen Ausfällen auf der Strecke gekommen. Ein echter Regelbetrieb mit den neuen Stromern sei aber noch nicht möglich gewesen, zumal zwischenzeitlich immer wieder Stromerfassungsgeräte ausgetauscht werden mussten. „Anfangs diverse Probleme“, so Schlager, „sind aber mittlerweile gelöst.“

„Die Erfahrungen der letzten Wochen waren fordernd, nervig und teilweise zermürbend.“

war. Gerade der Monat März sei in dieser Hinsicht „besonders intensiv“ gewesen.

Lademanagement gefordert

Mit dem Wachstum der Elektro-Flotte wurde aber auch deutlich, dass die Herden-Fahrerinnen bei der Ladung zunehmend das Lademanagement in den Fokus. Je mehr Lkw gleichzeitig ins System arbeiten, desto wichtiger wird das Lademanagement. „Zunehmend wird das Lademanagement zum Schlüsselfaktor“, so Schlager. „Und es ist in diesem Zusammenhang bei den neuen Stromern kam es vermehrt zu Ladestrichen. Hinzu kamen Systemupdates und Software-Updates, die zusätzliche Unsicherheit ins System brachten.“

„Damit wird sichtbar, wie fehleranfällig Ladesysteme derzeit noch sind, wenn sie mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen zuverlässig kommunizieren sollen“, moniert Schlager.

Lkw vs. Säule

Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladesäule sei eine der größten praktischen Herausforderungen im elektrischen Lkw-Betrieb. „Man muss hier das alte mit dem neuen Lkw, sondern die gesamte Einsatzplanung. Für einen Betrieb mit hohen Fahrzeugzahlen ist das besonders problematisch, weil es sich beim Laden um spartenrelevante Infrastruktur handelt, auf die jederzeit Verlass sein muss.“



SCHLAGER

WIR FAHREN FÜR ÖSTERREICH'S STARKE WIRTSCHAFT

Ökologisch. Effizient. Verlässlich.

Emissionsfreier Transport stärkt Versorgung,
Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit.

Regional | Nachhaltig | Zukunftssicher



SCHLAGER

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

WIR SIND ANDERS TRANSPORTE

Mut. Energie. Verantwortung.

Gemeinsam Richtung 100 % emissionsfreie Logistik.



Kontakt



Schlager Transport Logistik GmbH
Gewerbepark 1, A-4351 Saxen



UID-Nr.: ATU75794516



Firmenbuch: FN 538350t beim LG Linz



Mobil: +43 660 777 99 00



Tel.: +43 7269 76633



Fax: +43 7269 76633 33



E-Mail: hubert@schlagertrans.at



www.schlagertrans.at



SCHLAGER

WIR SIND ANDERS TRANSPORTE