

Die ersten Elektro-Lkw ziehen nun neue Laster

Die Salzburger Logistikfirma Vega investiert 25 Millionen Euro in die Elektrifizierung ihrer Standorte. Die ersten E-Zugmaschinen laufen gut.

GERALD STOIBER

WALS-SIEZENHEIM. Es gibt kein Rütteln beim Startvorgang, und lautlos rollt der Laster los. Wie in einem Obus, nur sitzt man höher. Ansonsten aber sieht es in der Fahrerkabine des Volvo-Trucks genauso aus wie bei einem herkömmlichen Diesel-Lkw, Automatikgetriebe inklusive. Nur beim Bremsen kann sich Wolfgang Werner, Co-Geschäftsführer des Lkw-Logistikunternehmens Vega in Wals-Siezenheim aussuchen, ob er Bremsenergie in die Batterien der Zugmaschine einspeisen will oder nicht. Auf einer kleinen Proberunde von Siezenheim zur Autobahnabfahrt Flughafen und zurück macht die Rekuperation nicht viel aus, aber im täglichen Betrieb sehr wohl, schildert Werner.

Seit Spätherbst seien bei Vega die ersten beiden rein elektrisch betriebenen Zugmaschinen im Einsatz. Sie werden auf meist fixen Routen zwischen Triest und den deutschen Standorten des Salzburger Logistikunternehmens

eingesetzt, das unter anderem auf die Überstellung fabrikneuer Auflieger (Trailer) spezialisiert ist. Im Hafen von Triest kommen viele Trailer an, die in der Türkei gefertigt werden.

Die beiden blitzblauen Zugmaschinen – sie tragen die Wunschzeichen S-FLASH 1 bzw. 2 – gehören zur ersten Serie, die der

„Es geht darum, aus der Transportkette möglichst viel CO₂ rauszunehmen.“

Wolfgang Werner, Firma Vega

schwedische Hersteller Volvo im Vorjahr auf den Markt brachte. Sie zählen zu den ersten sichtbaren Zeichen einer Gesamtstrategie von Vega, sieben bis acht Standorte des Unternehmens in Europa für Elektromobilität auszustatten. „Wir investieren in den nächsten eineinhalb Jahren rund 25 Millionen Euro“, kündigt Werner an. Dazu zählen jeweils Zuleitungen mit einer Kapazität von bis zu fünf Megawatt, Photovol-

taikanlagen und Speicher. Auch für die Firmenzentrale in Siezenheim habe man bei der Salzburg AG einen entsprechenden Stromanschluss beantragt. „Der kostet allein in der ersten Ausbaustufe fast 800.000 Euro“, so Werner.

Ein typischer Zyklus einer E-Zugmaschine: Vier Mal pro Woche fährt ein Vega-Fahrer von Salzburg über Ljubljana nach Triest und die gleiche Strecke retour – rund 800 Kilometer pro Turnus. Gestartet wird mit voll aufgeladenen Batterien, geladen wird jeweils an der Autobahn bei einer OMV-Tankstelle nahe der slowenischen Hauptstadt, denn Schnellladestationen, die für Lkw zugänglich sind, seien noch rar, erzählt Wolfgang Werner. „Dafür gibt es auch noch keine App, unsere Fahrer müssen auch oft erst schauen, was in der Praxis am besten funktioniert.“ Auch die Preise an den Ladestationen seien noch sehr unterschiedlich.

Dennoch laufe es insgesamt besser als erwartet, so Wolfgang Werner. Der von den SN begutachtete Lkw hat bereits mehr als



Blitzblau und emissionsfrei: Wolfgang vor einer elektrisch betriebenen Volvo

20.000 Kilometer abgespult. Der Durchschnittsverbrauch betrage rund 110 Kilowattstunden (kWh) pro 100 Kilometer. Zum Vergleich: Bei Diesel sind es (je nach Beladung) im Schnitt etwa 28 Liter/100 km. Die Reichweite des E-Lkw ist mit gut 350 km noch bescheiden. Doch Werner ist überzeugt: In einigen Jahren werde das viel besser sein, das habe sich auch bei den E-Autos gezeigt.

Volvo baute einen Verbrenner-Lkw einfach auf Elektroantrieb um und kam mit 540 kW Batteriekapazität rasch auf den Markt. Mercedes hingegen entwickle ein neues Fahrzeug und das komme erst Ende 2024 heraus, dafür solle dieses Modell viel billiger sein. Beim Volvo-Modell um 370.000 Euro (Listenpreis) betragen die Mehrkosten gegenüber dem Verbrenner stolze 220.000 Euro – davon wiederum fördert der Bund 80 Prozent. Ein Problem für Vega als Übersteller von Lkw und Bussen sei, dass Ladeinfrastruktur nur im Verhältnis zum eigenen E-Fuhrpark gefördert wird. „Wir müssen auch die fabrikneuen Überstellungsfahrzeuge selbst betanken, die kommen praktisch leer aus den

Daten & Fakten

Mit Lkw-Überstellung zum Marktführer in Europa

Vega International in Wals-Siezenheim wurde 1990 vom Salzburger Unternehmer Franz Blum gegründet und wuchs mit der Überstellung fabrikneuer Lastwagen, Transporter und Busse nach eigenen Angaben zum europäischen Marktführer in diesem Segment. In der Zentrale arbeiten rund 65 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dazu kommen 20 Fahrer, die hier stationiert sind. Insgesamt beschäftigt die Firma in Euro-



pa rund 130 Mitarbeiter in Büros. Inklusive beauftragter Subfirmen sind bis zu 1000 Lkw-Fahrer für Vega unterwegs.

Für Innovationen war Vega stets aufgeschlossen. Seit Jahren sind 4 Iveco-Fahrzeugtransporter mit Erdgasantrieb (CNG) im Einsatz, mit denen Transporter dieser Marke in Deutschland, im Benelux-Raum und in Skandinavien ab dem Vega-Bahn-Terminal in Rheine (Münsterland) ausgeliefert werden. Sechs Lkw-Zugmaschinen werden mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben. Der Jahresumsatz von Vega beträgt laut Co-Geschäftsführer Wolfgang Werner rund 170 Mill. Euro.



Werner, Co-Geschäftsführer von Vega, Zugmaschine.

GUT ZU WISSEN

Wer haftet, wenn das bestellte Paket verloren geht?

220

Millionen Pakete hat allein der Marktführer Österreichische Post im Jahr 2023 transportiert, ein Plus von zehn Prozent gegenüber dem Jahr davor. Wer aber haftet, wenn ein bestelltes Paket nicht oder beschädigt ankommt? Grundsätzlich das Unternehmen, bei dem bestellt wurde, so der Verein für Konsumentinformation (VKI).



BILD: SHUTTERSTOCK/IMAGETOP/ANDREW SCHNEIDER

finger über, wenn an der Abgabestelle hinterlegt wird.

Vor

der Tür dürfen Zusteller ein Paket dabei nicht einfach ablegen, auch wenn das in der Praxis oft vorkommt. Falls das Paket dann verloren geht oder beschädigt wird, ist der Versender dafür verantwortlich, so der VKI. Auf der sicheren Seite sollte man bei Zustellung mittels Post sein: Denn diese muss zwingend an eine Abgabestelle liefern. Anders ist das, wenn man als Kunde eine Abstellgenehmigung erteilt hat. In dem Fall geht das Risiko auf den Empfänger über.

Kosten

für die Rücksendung einer online bestellten Ware muss der Konsument tragen. Viele Onlineanbieter übernehmen allerdings die Kosten. Haben Unternehmen nicht darüber informiert, dass Verbraucher die Kosten zu tragen haben, dann müssen sie laut VKI selbst dafür aufkommen. Anderes gilt, wenn man eine beschädigte Ware im Gewährleistungsfall zurückschickt, dann muss der Händler die Kosten der Rücksendung tragen.

Original

verpackt muss man nicht gewünschte Ware nicht zurückschicken, allerdings muss sie so zurückschickt werden, dass sie unversehrt beim Unternehmen ankommt.

Anders

ist die Rechtslage, wenn auf eigenen Wunsch ein anderer Lieferdienst gewählt wurde. Kommt ein Paket nicht oder beschädigt an, richten sich Schadenersatzansprüche an diesen.

Enthält das Paket nicht die bestellte Ware – mancher Amazon-Kunde hat im Vorjahr statt des bestellten teuren Smartphones ein Haarshampoo geliefert bekommen –, muss das Unternehmen die Kosten erstatten, und zwar egal, ob irrtümlich eine falsche Ware eingepackt wurde oder der Verlust erst während des Transports zustande kam. Wenn bestellte Lieferungen nicht das erwartete Gewicht oder die Größe hätten, rät die Arbeiterkammer daher dazu, das Auspacken zum Beweis mit dem Handy zu filmen. sam

Wirtschaft vor Cyber-Attacken schützen

„Brückenprofessur“ startet 2024/25 – das Land zahlt eine Million Euro.

SALZBURG. An der Universität Salzburg (PLUS) und der Fachhochschule Salzburg wird eine gemeinsame Professur eingerichtet, um das Thema Cyber Security am Standort zu stärken. Der Start dieser „Brückenprofessur“ erfolgt im

Wintersemester 2024/25. Die Finanzierung kommt vom Land, das rund eine Million Euro beisteuert. Zusätzlich fließen Drittmittel der Hochschulen ein. LH Wilfried Haslauer: „Die neue Brückenprofessur baut Wissen am Standort auf, das der Wider-

standsfähigkeit unserer heimischen Wirtschaft auf lange Sicht zugutekommt.“ Ein weiteres Vorhaben ist ein Exzellenzzentrum für Cyber Security. Dazu gehört der neue IT-Masterstudiengang „Cyber Security“ an der FH Salzburg, der im Herbst 2024 startet.

