

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

**STUMMER
KOMMUNALFAHRZEUGE**

Grün(d)liche Entsorgung

Seite 58

Chris Laister



Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



AKTUELLES INTERVIEW

Sagen, was Sache ist

Experte Martin Hein gibt Transporteuren, die auf alternative Antriebe umstellen, Marketingtipps.

Seite 30

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Klartext!



„Wir dürfen uns beim Thema Emissionsreduktion nicht von Ideologien leiten lassen.“

Johann Streif,
Stummer Kommunalfahrzeuge

Im Interview mit „Der Österreichische Transporteur“ spricht Stummer-Geschäftsführer Johann Streif sehr offen darüber, wie die Entwicklung bei alternativen Antrieben voranschreitet.

Der in Bischofshofen beheimatete Kommunalfahrzeug-Spezialist Stummer zählt ohne Zweifel zu den Pionieren, was alternative Antriebe angeht. Als man 2016 gemeinsam mit dem Schweizer Designwerk die ersten batterieelektrischen Fahrzeuge mitentwickeln durfte, schaffte man mit einer Batteriekapazität von 340 kWh eine Reichweite von gerade einmal 120 Kilometern. „Für damals war das ein immenser Erfolg, aber das Fahrzeug war unwirtschaftlich, weil zu teuer, und wurde den Reichweitenanforderungen unserer Kunden einfach noch nicht gerecht“, erinnert sich Johann Streif an seine ersten Schritte in der E-Mobilität. „Heute packen wir in eine gleich große Batterie 500 kWh – und die Reichweite hat sich quasi verdoppelt. Dank des Förderangebots ist inzwischen auch die Anschaffung attraktiver geworden“. Und das Angebot an Elektro-Lkw ist in den letzten Jahren bekanntlich auch deutlich gestiegen.

Blickwinkel

Ein Blick auf den Markt zeigt, dass in Österreich aktuell sieben batterieelektrisch- und zwei Wasserstoff-betriebene

Sammelfahrzeuge im regulären Einsatz sind. Dabei ist für Streif keine andere Branche so prädestiniert für den Einsatz alternativ betriebener Fahrzeuge wie die der Entsorger. „Ein Dieselmotor ist eben nicht dazu geschaffen, im Stop & Go ökonomisch und klimafreundlich zu fahren, erreicht er doch auf diese Art nie die erforderliche Maximaltemperatur, die er zum Ausbrennen braucht.“ Folglich seien der Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß viel höher als beim flüssigen Fahren.

„E-Sammelfahrzeuge profitieren dagegen genau von diesem Fahrstil“, weiß Streif. Durch die Rekuperation verlieren sie im Müllsammeleinsatz kaum Energie, die bei der Fahrt zum Sammelgebiet und zur Entladestelle benötigt wird.

Zwischen 85 und 90 Prozent der Entsorgerfuhrparks könnten, so Streif, mit den heute schon am Markt angebotenen E-Fahrzeugen betrieben werden. „Es gilt bloß, den Denkansatz zu verändern. Statt von den Maximalanforderungen an ein Sammelfahrzeug auszugehen, muss man sich fragen, welche Kilometerleistung für eine durchschnittliche Sammeltour des

einzelnen Entsorgers ausreichend ist.“ Das müsse selbst den größten E-Skeptiker überzeugen, meint Streif ...

Vorbild Schweiz

Während bei den in Österreich ausgelieferten Entsorgungseinheiten die Dieselmotore die Regel sind, sei es in der Schweiz genau umgekehrt. „Wir liefern jährlich rund 70 Müllsammelfahrzeuge an unsere eidgenössischen Nachbarn. Davon sind rund 90 Prozent batterieelektrisch angetrieben“. Als Gründe führt Streif zum einen unternehmensstrukturelle Unterschiede, zum anderen aber auch die Vorgabe der Öffentlichen Hand an, alternative Antriebe zwingend zu verwenden. So entfällt die LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Nach deren Wegfall erreiche man ohne Förderung nach rund sieben Jahren den Break Even Point, meint Streif.

30 Prozent im Jahr 2025?

Für die nächsten Jahre sieht er aber auch für Österreich eine Verschiebung der Neufahrzeuganteile weg vom Verbrenner. Dies sei nicht zuletzt der Umsetzung der Clean Vehicle Richtlinie geschuldet.

Streif erwartet für das Jahr 2025 bereits einen Auslieferungsanteil von 30 Prozent in Österreich. Neben 20 vorbestellten Elektrosammelfahrzeugen aus der privaten Entsorgung erwarte er aus der aktuellen Ausschreibung des VÖA und der BBG auch 25 bis 30 Neubestellungen aus den Kommunen.

Handlungsbedarf

Von Herstellerseite sei man, was die Umsetzung der alternativen Antriebstechnologien betrifft, auf Schiene. „Nun liegt es an der Politik, die Unternehmer und Kommunen auch weiterhin beim Umstieg zu unterstützen, denn ökonomisch spricht kaum etwas für ein E-Sammelfahrzeug.“ Streif denkt hier aber nicht bloß an die Anschaffungsförderung. Bei Ausschreibungen könne man eine Verlängerung der Dienstleistungsverträge auf zehn Jahre in Betracht ziehen. „Schließlich muss sich die Umstellung des Fuhrparks aber auch im erzielten Preis widerspiegeln. Für die Sammeltätigkeit den gleichen Preis zu bekommen, obwohl man viel mehr investieren muss, das geht sich am Ende des Tages nicht aus. Und wir sprechen hier von einer Mehrbelastung des Bürgers im Cent-Bereich.“

Energieanbieter gefordert

Den Ball ruhen sieht Streif aber auch bei den Energieanbietern. „Auf einer zehnstufigen Skala würde ich den Ausbau der heimischen Ladeinfrastruktur bei zwei bis drei sehen. Es mangelt vor allem an der nötigen Infrastruktur, große Fuhrparks elektrisch zu betreiben.“ Mittels Photovoltaik könnten Entsorger bei ausreichenden Ladestellen und Speicherkapazitäten zu Selbstversorgern werden. „Da wir die Sonne aber nicht dazu zwingen können, auch in der Nacht zu scheitern, wenn die Fahrzeuge geladen werden sollen, muss man vielleicht auch an eine Verlegung der Entsorgung in die Nacht denken, was etwa in Frankreich und Spanien schon der Fall ist.“ Dies sei daneben auch verkehrsentlastend.

Alternativen fördern

Beim Vorhaben, Emissionen zu senken, rät Johann Streif davon ab, sich bloß von Ideologien leiten zu lassen. „Wir müssen alles in Erwägung ziehen, das auf kurz oder lang dazu geeignet sein kann, den CO₂-Ausstoß zu verringern.“ Auch wenn er in den nächsten Jahren einen klaren Trend zu batterieelektrischen Antrieben sieht, könne man auf Dauer auf die Brennstoffzelle als Energiespeicher nicht

verzichten. „Wir müssen es schaffen, den Wasserstoff als Kreislaufwerkstoff erzeugen zu können.“ Streif denkt hier etwa an Tankstellen bei Müllverbrennungsanlagen, die mittels Kraftwärmekupplung den Strom zur Wasserstoffgewinnung erzeugen könnten. Er fordert aber auch, weiter in die Forschung bei e-Fuels zu investieren.

Positiv steht er dem Biotreibstoff HVO 100 als Brückentechnologie gegenüber. „Wenn wir es mit der Emissionsreduktion wirklich ernst meinen, müssen wir eine Alternative, die den CO₂-Ausstoß von Verbrennern drastisch senken kann, fördern.“ Er habe Kunden, die schon seit einiger Zeit damit fahren und nur lobende Worte finden und sogar eine Effizienzsteigerung im Verbrauch beobachten. „Wenn man bedenkt, dass ein Müllsammelfahrzeug durchschnittlich 90 Liter Diesel auf einer Tour verbraucht und jetzt oder vor kurzem angeschaffte Neufahrzeuge sicher die nächsten sieben bis zehn Jahre im Einsatz sein werden, sollte an einer Förderung kein Weg vorbeiführen.“

Hausaufgaben

„Als Hersteller mussten wir uns auch bei unseren Sammelaufbauten auf die Anforderungen der Elektromobilität einstellen“, erklärt Streif. So seien die Modelle X4 und X2 speziell elektrofit gemacht worden. „Ziel war es, den Energieverbrauch des Aufbaus und des Lifters so weit zu senken, damit genug Energie für den Fahrbetrieb überbleibt.“ Gelungen sei dies durch die Senkung des Hydraulikdrucks beim Verdichtungsvorgang von 230 auf 130 kW, wobei man darüber hinaus eine 25-prozentige Zuladungssteigerung der Wertstoffmenge erreichen konnte. Dank einem eigens entwickelten System werde von Anfang bis Ende eine homogene Verdichtung des Abfalls bzw. Wertstoffs gewährleistet. „Bei den ersten Beladungen wird der Gegenhaltedruck erhöht und der Müll stärker verdichtet, statt dies erst, wie bei den Vorgängermodellen, gegen Ende des Ladezyklus mit mehr Druck zu tun. Die neuen Aufbauten sollen auch nur mehr zehn Prozent der Batteriekapazität verbrauchen.“



HEIMATGEFÜHL

Johann Streif im Auslauf der Naturschanze von Bischofshofen.

NEUHEITEN AUF DER IFAT

MESSEVORSCHAU Auf der Fachmesse IFAT (13. bis 17. Mai in München) werden auf dem Zöller-Stand rund 20 Fahrzeuge zu besichtigen sein, darunter die Neuvorstellung des X1 für Industrie-, Gewerbe- und Sperrmüll sowie die neue Mini-Serie. Johann Streif freut sich aber speziell auf die Vorführung des in zweiter Generation produzierten Wert- und Störstoffscanners. „In den letzten 40 Jahren hat sich der Prozentsatz an Fehlwürfen in der Restmülltonne nicht verändert. 70 Prozent des darin gesammelten Mülls gehört dort nicht hinein.“ Der Scanner untersucht bereits beim Beladen die Zusammensetzung und zeigt sofort an, welche Wertstoffe enthalten sind. „Mit dem Scanner wollen wir den Entsorgern ein Mittel an die Hand geben, das Trennverhalten der Bevölkerung nachhaltig zu verbessern.“ Dabei denkt Streif etwa ein Belohnungssystem für vorbildliche Trennung an. Oft scheitert es schon an der zu geringen Bereitstellung an Sammelbehältern. Auch erwartet Streif am 15. Mai eine Delegation junger VÖEB-Mitglieder am Stand (FM.710/5). „Der Mittwoch wird ein richtiger Österreicher-Tag. Und auf unseren täglichen Standparties, die bis 22 Uhr gehen, bleibt genug Zeit zum Gespräch und zum Netzwerken“, macht Streif Werbung in eigener Sache.