



transNews

NUTZFAHRZEUGE ■ UNTERNEHMEN ■ TECHNIK ■ LOGISTIK

Volvo Trucks – TOWARDS ZERO



+ SONDERTEIL
kommunal



MITGLIED VON:





Die Elektro-LKW-Offensive der Dreier AG nimmt Fahrt auf. Ab Januar 2024 ergänzen 15 batterieelektrische schwere Lastwagen in dieser Bemalung die bestehende Flotte, darunter fünf Sattelschlepper wie dieser FH Electric von Volvo Trucks, der ab sofort im Einsatz ist. Ab 2025 kommen 50 weitere Fernverkehrs-LKW hinzu.

DREIER LANCIERT ELEKTRO-LKW-OFFENSIVE 2025

Über die nächsten fünf Jahre investiert die Dreier AG in Suhr 25 Mio. Franken in nachhaltige Transport- und Logistiklösungen. Das beinhaltet den Kauf von 2 x 25 Fernverkehr-Elektro-LKWs, die grösstenteils zum 120-Jahre-Jubiläum ab 2025 zum Einsatz kommen sollen, sowie den Bau eines Elektro- und Ladeparks in Egerkingen.

Text: Henrik Petro Bilder: Dreier AG, Petro

Die Long-Haul-E-LKW von MAN und Mercedes-Benz, die ab 2025 zum Einsatz kommen sollen, überzeugten CEO Hans-Peter Dreier und seinen Sohn und Flottenmanager Pascal Dreier durch ihre Reichweiten von 500 km und mehr sowie mit Dauerleistungen von 350 und 400 kW, umgerechnet 476 und 544 PS. Für den MAN eTruck und den Mercedes eActros 600 (Seite 10) beginnt 2024 die Serienproduktion, die ab 2025 richtig in Schwung kommen soll. Somit wird die Dreier AG zu den ersten Besitzern dieser Art E-LKW gehören. Aber schon im Januar 2024 werden 15 E-LKW von Volvo Trucks und Scania mit einer Reichweite von 300 km zum Einsatz kommen – fünf Sattelzüge und zehn Anhängerzüge

mit Wechselbrücken und alle mit grossen Kabinen. Damit setzt die Dreier AG auf einen Dreiklang beim Treibstoff: Strom, HVO und – auf der Nordafrika-Route – Diesel. «Damit eine solche Umstellung überhaupt gelingen kann, ist die Sensibilisierung aller Akteure nötig», so Pascal Dreier. «Also auch der Werkstattmitarbeiter, Disponenten und Chauffeure, wobei Letztere das grössere Gewicht haben. Denn je nachdem, wie ökologisch sie fahren, beeinflussen sie die Reichweite und somit das Gelingen enorm.»

PIONIERPROJEKT IN EGERKINGEN Durch die steigende Elektrifizierung des Verkehrs wird die ausreichende Stromversorgung zukünftig eine der grössten Herausforderungen sein – insbesondere, da jener Teil der Dreier-Flotte, der für die Post fährt und auch zuerst elektrifiziert wird, im Zweischicht-Betrieb unterwegs ist, also zwingend mit hoher Leistung zwischen den Schichten laden können muss. Die Dreier AG hat mit der Bewilligung für den Elektro-Park in Egerkingen ein erstes Zwischenziel erreicht. «Auf dem Grundstück in Egerkingen war eigentlich ein Kompetenzzentrum Kombiverkehr geplant», erzählt Hans-Peter Dreier. «Es gab Verzögerungen und als wir endlich so weit gewesen

wären, war es aufgrund unseres Wachstums schon wieder zu klein dimensioniert. Wir erhielten dann die Chance, das 60 000 m² grosse Areal von General Electric (GE) in Oberentfelden zu kaufen, das unsere Ansprüche sehr gut erfüllt. So entstand im Herbst 2022 die Idee eines Ladeparks auf dem Gelände in Egerkingen, auf dem mit dem Gestaltungsplan ein grosserer Parkplatz bewilligt war.»

Zum Start des Elektro-Parks werden zwei Ladesäulen à 360 kW Ladeleistung (mit je zwei Anschlüssen) installiert. Im Endausbau wird auf 23 Parkspuren geladen werden können. In Phase 1 werden das sechs Schnellladestationen mit 360 kW Leistung und je zwei Ladepunkten sein, sodass maximal sechs E-LKW gleichzeitig mit 360 kW oder maximal zwölf mit je 180 kW geladen werden können (und natürlich Kombinationen davon). In Phase 2 werden dann auch die restlichen elf Parkplätze mit 100–150 kW elektrifiziert. Der Gedanke dabei: Wird der LKW während der 45-Minuten-Lenkpause des Chauffeurs geladen, braucht es eine hohe Ladeleistung. Zwischen den Schichten kann der E-LKW für zwei Stunden ans Kabel, dann reicht je nach Ladestand auch eine etwas geringere Leistung – erst recht, wenn über Nacht geladen wird. «Um das richtig zu steuern, brauchen wir natürlich ein intelligentes Lastmanagement», so Pascal Dreier. Zu einem späteren Zeitpunkt kann der Elektro-Park zudem mit Megachargern ausgerüstet werden. Basis ist ein eigener Trafo mit 1600 kVa, ein zweiter ist bereits in Planung.

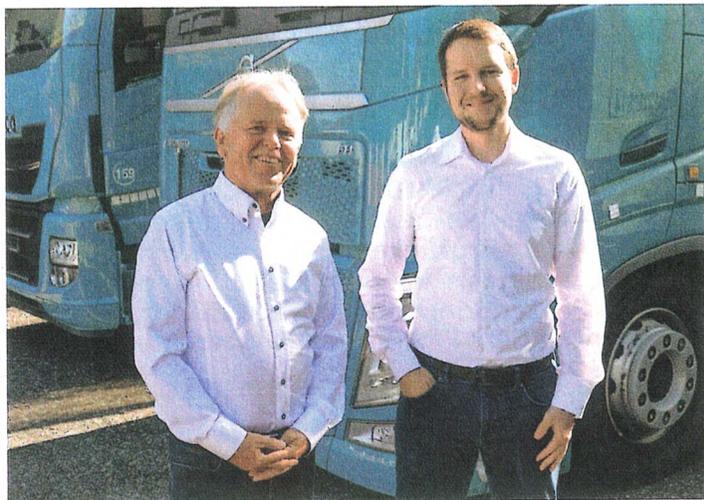
Auch am Standort in Oberentfelden wird es in Zukunft möglich sein, die eigenen Fahrzeuge aufzuladen. Dank dem Vorbesitzer GE ist dieser Standort bereits mit eigenen Trafos ausgerüstet und auch bereits Mittelspannungskunde, was für die Bereitstellung der Stromkapazität entscheidend ist. Auch hier wird mit zwei 360-kW-Ladestationen gestartet. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit Siemens ausgeführt.

SPEZIELLES 2025 FÜR DIE DREIER AG Im Jahr 2025 wird die Firma Dreier nicht nur 120 Jahre alt, auch die Inhaber der dritten Generation, CEO Hans-Peter Dreier und Verwaltungsratsmitglied Daniel Dreier, feiern mit 65 bzw. 70 Jahren bedeutungsvolle Geburtstage. Mittlerweile ist mit Pascal Dreier bereits die vierte Generation im Familienunternehmen angekommen. Er setzt sich für ein nachhaltiges Unternehmen ein und ist massgeblich an den oben genannten Projekten beteiligt. «Die Dreier-Familie bleibt sich treu», verspricht Pascal Dreier. «Entscheidungen werden wohlüberlegt unter gleichwertiger Berücksichtigung ökologischer, sozialer und ökonomischer Aspekte getroffen. Dabei steht das unternehmerische Handeln im Kontext der Nachhaltigkeit und ist somit ökologischer.»

BESONDERERE HERAUSFORDERUNG FÜR KLEINE FLOTTEN Die Dreier AG legt in ihrem Businessplan fest, bis 2027 einen Viertel ihrer Transporte mit CO₂-neutralem Antrieb anzubieten und diesen Anteil bis 2030 auf 70 Prozent zu steigern.

DIE FIRMA DREIER AG

Als national und international tätiges Familienunternehmen bietet die Dreier AG ihren Kunden eine umfassende Palette an massgeschneiderten Transport- und Logistikdienstleistungen. An verschiedenen Standorten in Europa und Marokko sind über 700 Mitarbeitende sowie rund 300 LKW und 700 Wechselbrücken im Einsatz. Dreier ist «ökologischer» unterwegs: im kombinierten Verkehr sowie mit 28 Doppeldecker-Trailern.



CEO Hans-Peter Dreier (links) feiert 2025 seinen 65. Geburtstag. Mit Pascal Dreier übernimmt die vierte Generation bereits aktiv im Unternehmen Verantwortung.



Bei der Planung einer Ladeinfrastruktur müssen viele Fragen beantwortet werden: Welche Ladesäulen soll man wählen, wo soll man sie platzieren, wer macht die Verkabelung, wer liefert den Strom? Dazwischen gibt es unzählige Details zu klären.

«Ein Teil davon kann auch HVO sein», stellt Hans-Peter Dreier klar. «Wir verschliessen uns dem Verbrennungsmotor nicht, vor allem im internationalen Verkehr. Die Realität ist, dass wir für eine rein elektrische Gesamtlösung einige Ladeparks mehr benötigen. Wir sind aber technologieoffen und wenn Wasserstoff als Antriebskonzept international grösser wird, können wir auch da einsteigen.»

Das Thema sei komplex und aus der Perspektive als Astag-Funktionär komme ein weiterer Aspekt hinzu: «Wir müssen aufpassen, dass bei der ganzen Transformation auch die kleinen und mittleren Transportunternehmen mithalten können. Für sie sind das oft nicht stemmbare Investitionen. Politisch ist sehr vieles gewünscht und die technische Entwicklung läuft schneller, als die Infrastruktur dazu bereitgestellt wird. Um den Prozess des Infrastrukturausbaus zu beschleunigen und einer breiten Basis den Einstieg in die Elektromobilität zu ermöglichen, gilt es sicher auch, die Möglichkeit von staatlichen Anschubfinanzierungen zu prüfen.» Pascal Dreier ergänzt: «Mein Wunsch diesbezüglich ist, dass es eine nationale Strategie gibt.» ■