

## Sind alternative Energien im Fuhrpark eine sinnvolle Alternative?

Die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen beschäftigt sich in einem GSV-Forum ganz aktuell mit dieser brisanten Frage. Die Diskussion war angeregt und die Ergebnisse für öffentliche und private Fuhrparkbetreiber gleichermaßen interessant.

**A**uch wenn die Quote von Kraftfahrzeugen mit alternativen Treibstoffen und Antrieben auf unseren Straßen derzeit noch überschaubar ist, so vermerkt die Statistik Austria einen prozentuell rasanten Zuwachs. Bei den Neuzulassungen stieg ihr Anteil im Vergleich zum Vorjahr auf 2,7 %

der private Sektor. In erster Linie möchte und darf sich der Nutzer nicht dem Antrieb unterordnen, sondern das alternative System muss genauso gut funktionieren, wie herkömmliche Triebwerke. Das Lastenheft der verschiedenen Auftraggeber ist jedoch durchaus unterschiedlich. So ist

nisteriums sind unterschiedlichst ausgerüstet. Der spezialisierte Teil des Fuhrparks kann bei einem Ausfall nicht beliebig ersetzt werden. Des Weiteren sind die Autos der Exekutive oftmals auch im Stehen in Betrieb. Zum Beispiel muss bei der Sicherung einer Unfallstelle selbst bei zweistelligen Minusgra-

tennach. Da werden nach wie vor Fahrzeuge im Versuchs- und Projektstatus angeboten. Neben spezialisierten Tunern, die unter der Schirmherrschaft der namhaften Hersteller bestehende Fahrzeuge umbauen und liefern, gibt es aber durchaus auch neue Produzenten. Die Stadtwerke Klagenfurt haben



(v.l.) DI (FH) Peter Jurik, Fachverband Gas Wärme, Jasmin Berghammer, MSc, IÖB-Servicestelle, Ing. Robert Adler, Linde Gas, Dipl.-BW Birgit Wildburger, Smatrics, DI (FH) Harald Bekehrti, Stadt Wien, und GSV-Generalsekretär DI Mario Rohrer

bzw. 9.028 Stück, was ein sattes Plus von 53,0 % ergibt. Für eine raschere Marktdurchdringung können und sollen alternative Fuhrparks dabei eine entscheidende Rolle spielen. Dazu möchten die IÖB (Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung) als Initiative des BMVIT und des BMWFW sowie die GSV und die BBG (Bundesbeschaffungsgesellschaft) kräftige Impulse setzen. Im Rahmen eines GSV-Forums konnte GSV-Generalsekretär DI Mario Rohrer eine kompetente Runde zu diesem Thema auf dem Podium begrüßen.

### Die Herausforderungen sind für alle gleich

Die öffentlichen Beschaffer, so zeigte sich, stehen hier vor denselben Herausforderungen wie

laut Horst Mooshandl von der Österreichischen Post AG der Elektroantrieb für die Briefzustellung ideal. Die durchschnittliche jährliche Laufleistung ist mit 12.000 km vergleichsweise gering, die Belastung der herkömmlichen Antriebe durch die vielen Stopps jedoch sehr hoch. Ein Nachteil der Elektromotoren ist die starke Beschleunigungsfähigkeit, die zum Beispiel einen höheren Reifenverschleiß verursacht. Da wünscht sich Mooshandl von den Herstellern anders programmierte Fahrzeuge bzw. mehr Eingriffsmöglichkeiten in das Motormanagement. Für GM Ing. Peter Skorsch, BA, vom BMI ist die absolute Verlässlichkeit seiner Fahrzeuge vorrangig und unabdingbar. Die rund 5.600 Fahrzeuge des Innenmi-

den genug Leistung bzw. Strom zur Verfügung stehen. Prinzipiell muss die Polizei sich auf ihre Fahrzeuge und deren jederzeit sofort abrufbare Einsatzfähigkeit verlassen können. Laut Skorsch ist bereits eine Studie in Vorbereitung, die eine breite Themenpalette umfassen wird. 2017/2018 sollen deren Ergebnisse dem gesamten Blaulichtbereich als Handlungsanleitung in Hinblick auf Beschaffung alternativ betriebener Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

### Schwere Fahrzeuge sind oft noch Prototypen

So weit die Entwicklung bei den elektrisch betriebenen Pkw für die herkömmliche Verwendung bereits ist, so sehr hinkt sie bei schweren Lkw und Bussen hin-

im öffentlichen Verkehr seit 2013 einen elektrischen Bus im Einsatz, wobei es sich laut Gerald Miklin, MAS, BA, vom Magistrat Klagenfurt um ein interessantes Projekt handelt, das sich jedoch nach wie vor in der Erprobungsphase befindet. Die Stadt Klagenfurt, so Miklin weiter, hat rund 300 Fahrzeuge in Betrieb. Der Probetrieb von 15 baugleichen rein elektrischen Pkw hat gezeigt, dass ein E-Auto genutzt werden muss. Wenn aus einem Fahrzeug ein Stehzeug wird, leidet vor allem die Batterie und es kommt zu starken Reichweiteneinbußen. Zurzeit sind weitere 27 E-Pkw bestellt. Das Ziel des Magistrat Klagenfurt ist jedoch eine Reduktion des Fuhrparks um 100 Stück, wobei der verbleibende Bestand zu einem Drittel durch



(v.l.) GM Ing. Peter Skorsch, BA, BMI, Hannes Pöcklhofer, Land OÖ, Dr. Andreas Dorda, BMVIT, Jürgen Jonke, BBG, Ing. Mag. Christian Rötzer, TÜV Austria, Horst Mooshandl, Österreichische Post, und GSV-Generalsekretär DI Mario Rohrer

Verbrennungsmotoren und zu zwei Drittel elektrisch angetrieben werden soll. Miklin empfiehlt allen Fuhrparkleitern anhand der Fahrtenbücher eine genaue Nutzungsanalyse eines gesamten Jahres durchzuführen und überdies die Zufriedenheit der Fahrer abzufragen. Laut seiner Erfahrung gibt es zuerst Berührungsängste mit den E-Fahrzeugen und danach schlichte Begeisterung.

### Exakte Planung im Beschaffungsprozess ist wesentlich

Für den ökonomischen Betrieb von Elektrofahrzeugen sind jedenfalls genaue Überlegungen und Berechnungen anzustellen. Ein hoher Anschaffungspreis steht einem aus heutiger Sicht noch fraglichen Restwerten gegenüber. Mangels Erfahrungswerten kann niemand prog-

nostizieren, wie hoch ein Elektro-Auto mit einer Reichweite von 150 km in fünf Jahren am Gebrauchtwagenmarkt gehandelt wird. Dämmend auf die Nachfrage wirkt sich die rasche technische Entwicklung in diesem Bereich aus: Einen richtigen Einstiegszeitpunkt gibt es praktisch nicht. Daher waren sich alle Anwesenden darüber einig, dass ein wirtschaftlich betriebenes Elektro-Fahrzeug derzeit nur mit staatlicher Förderung auskommt. Abgesehen von diesen rein ökonomischen Fragen sind auch logistische Themen zu kalkulieren. Sind Verkaufs- und Wartungstützpunkte in erreichbarer Nähe meines Unternehmens und darf der Wartungstützpunkt alle elektrotechnischen Reparaturen durchführen? Wie sieht es mit den Ladestationen aus? Wie viele Fahrzeuge können netz- und platztech-

nisch gleichzeitig geladen werden und in welcher Zeit? Des Weiteren sind technische Vorgaben der Politik – Stichwort Einfahrtsverbote in bestimmte Stadtzonen oder Emissionsrichtlinien – in die Planung einzubeziehen. Und auch hier ist das Podium einer Meinung: Von großer Bedeutung wären dafür endlich konkrete Aussagen und Maßnahmen der Politik, um das Thema der alternativen Antriebe voranzutreiben.

### Weitere Alternativantriebe nicht vergessen

Um den Verkehr zu dekarbonisieren und die Umweltziele zu erreichen, können aber auch andere Antriebsmittel als Strom verwendet werden, denn es ist immer die gesamte Wirkkette – Well-to-Wheel – im Auge zu behalten. Brennstoffzellenantrieb per Wasserstoff ist eine Option, die vor allem bei schweren Fahrzeugen und höheren Reichweiten stark im Kommen ist, so Ing. Robert Adler von Linde Gas. Sein Unternehmen ist mit 60% aller weltweit errichteten Wasserstoffanlagen Weltmarktführer in diesem Bereich. In Deutschland gibt es mit 40 Tankstellen bereits ein brauchbares Netz, das bis ins Jahr 2022 auf 400 ausgebaut werden soll. Österreich hinkt hier leider etwas nach: Derzeit sind erst vier Anlagen in Betrieb, wobei der weitere Ausbau auch bei uns fix geplant ist. In der allgemeinen Diskussion etwas in Vergessenheit geraten sind die mit Erdgas betriebenen

Fahrzeuge. DI (FH) Peter Jurik vom Fachverband Gas Wärme weist auf die Vorteile dieser ausgereiften Technik hin. Mit einem laufend in Ausbau befindlichen öffentlichen Tankstellennetz von rund 170 Stationen ist Österreich bereits gut bedient. Der Kostenvorteil in Verbrauch und Treibstoffpreisen spricht ebenfalls für diesen alternativen sauberen Antrieb. So betreibt zum Beispiel die Stadt Salzburg 50% ihrer O-Busse mit selbst produziertem Erdgas.

Abschließend weist Jasmin Berghammer, MSc, auf die IÖB (Innovationsfördernde öffentliche Beschaffung) der BBG (Bundesbeschaffung) – [www.innovationspartnerschaft.at](http://www.innovationspartnerschaft.at) – hin. Diese Plattform bietet Hilfestellung für die öffentliche Mobilitäts-Beschaffung und für innovative Unternehmen in diesem Bereich, indem beide Marktteilnehmer bereits in einer sehr frühen Planungsphase zusammengeführt werden. Die Fuhrparkmanager können hier ausschreiben und nach neuen Lösungen suchen, während die Anbieterseite neue Trends und interessante Ideen vorstellen darf. Zusammenfassend und stellvertretend sowohl für private als auch öffentliche Mobilitätsbeschaffer hält Jürgen Jonke von der BBG fest: Erst die umfassende Analyse der individuellen Nutzungsprofile ermöglicht das Auffinden der optimalen Fuhrparklösung, ganz besonders in Hinblick auf alternative Antriebskonzepte. jt

## Schwab neuer Geschäftsführer bei Alphabet Austria

Personelle Änderung an der Spitze des Business Mobility-Anbieters Alphabet Austria: Terno Schwab folgte mit Jahresbeginn als neuer Geschäftsführer auf Stephan Klier.

Terno Schwab war zuvor Mitglied der Geschäftsführung bei Alphabet Deutschland und bringt in seine neue Tätigkeit langjährige Erfahrung aus den Bereichen Finanzdienstleistungen und Fuhrparkmanagement ein. Der Experte für Finanzcontrolling hatte in den vergangenen Jahren unterschiedliche Funktionen innerhalb der

BMW Group in Deutschland und Österreich bekleidet.

„Alphabet Austria verzeichnet ein starkes Wachstum und hat mit Produkten wie der eMobility-Lösung AlphaElectric oder der Mobilitäts-App AlphaGuide seine Innovationskraft in der Fuhrparkbranche bewiesen. Mit Terno Schwab als neuem CEO sind wir bestens aufgestellt und können diesen erfolgreichen Weg fortsetzen. Er besitzt ausgewiesene Fachkompetenz und langjährige Marktkennntnis. Gemeinsam mit seinem erfahrenen Team wird er unsere

Kunden in Österreich in die Unternehmensmobilität von morgen begleiten“, so Ursula Wingfield, Vorsitzende der Geschäftsführung bei Alphabet Deutschland und in dieser Position auch zuständig für den österreichischen Markt.

Stephan Klier, seit 2013 Geschäftsführer bei Alphabet Austria, wechselte zu Alphabet Deutschland. Der Business Mobility-Anbieter hat sich hierzulande im Vorjahr sehr gut entwickelt und derzeit deutlich mehr als 6.000 Fahrzeuge im Bestand. Ende 2017 sollen knapp 8.000 Fahrzeuge zu Buche stehen.



(v.r.) Terno Schwab und sein Vorgänger Stephan Klier zu Besuch am „firmenwagen“-Messestand auf der Vienna Autoshow