



Ein elektrisch betriebener Volvo FMX beliefert eine Baustelle mit Material.

„ZERO EMISSIONS“ mit dreigleisiger Strategie

Wie alle Lkw-Hersteller so arbeitet auch Volvo mit Hochdruck an emissionsfreien Antriebskonzepten. Seit der Serienproduktion 2022 von schweren Lkw konnte der Hersteller schon 4.300 E-Lkw in 38 Länder verkaufen. Ein guter Anfang auf dem Weg zum emissionsfreien Lkw-Verkehr.



Christoph Fitz, Director New Vehicle Sales Germany.

Wie das Ziel „ZERO EMISSIONS“ erzielt werden kann, erläuterte Christoph Fitz, Director New Vehicle Sales Volvo Trucks in Deutschland, im Interview mit der STM-Redaktion.

STM: Die E-Mobilität bei Lastkraftwagen ist in der jüngsten Vergangenheit – drei bis vier Jahren – mit großen Schritten vorangegangen. Batterieelektrische Lkws – insbesondere für den Baustellen- oder den regionalen Verteiler-

verkehr – haben seit einiger Zeit schon die Serienreife erreicht und werden vermarktet. Die Berichte über Auslieferungen von batterieelektrischen Lkws haben sich insbesondere im vergangenen Jahr gehäuft. Wie hoch ist der Anteil an Batterie-Fahrzeugen im Vergleich zu Verbrennern bei den Verkaufszahlen?

Fitz: Das Unternehmen hat 2022 als weltweit erster Lkw-Hersteller mit der Serienproduktion von schweren Elektro-Lkw begonnen und hat inzwischen weltweit mehr als 4.300 Elektro-Lkw in über 38 Ländern verkauft. In Europa ist Volvo

Trucks mit einem Marktanteil von 32 % Marktführer bei schweren Elektro-Lkw. In Nordamerika ist fast die Hälfte aller 2022 verkauften Elektro-Lkw der schweren Klasse von Volvo Trucks. Zudem erzielten wir mit der Auslieferung von weltweit insgesamt 145.195 Einheiten, ob mit Diesel-, LNG- oder elektrischem Antrieb, das beste Ergebnis in der Geschichte des Unternehmens.



Volvo bietet eine breite Palette an batterieelektrischen Lkws.

STM: Wie hoch ist dabei der Anteil von Sattelzugmaschinen?

Fitz: Die Auslieferungen von Elektro-Lkw zeigen inzwischen einen deutlich positiven und steigenden Trend, auch bei Sattelzugmaschinen. In den meisten Fällen warten die Kund:innen auf einen Förderbescheid, der zu einem größeren Teil bei Sattelzugmaschinen positiv genehmigt wird, aufgrund des Einsatzes mit höheren Laufleistungen. Generell sind in kommunalen Einsätzen meistens Fahrgestelle gefragt, daher ist die Aufteilung insgesamt relativ gleich.

STM: Wie wird sich der Anteil an batterieelektrischen Lkw Ihrer Meinung nach in naher Zukunft – 2023 bis 2026 – entwickeln?

Fitz: Insgesamt kommt es bei den batterieelektrischen Lkw auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur an und inwieweit besonders unseren Kund:innen Fördermittel von der politischen Seite bereitgestellt werden. Ohne die entsprechenden Maßnahmen, zu denen auch eine CO2 abhängige Maut gehört, wird der Hochlauf nicht das nötige Tempo entwickeln. Wir haben bei Volvo Trucks die entsprechenden Produkte für eine Zukunft in Richtung ZERO EMISSIONS. Der batterieelektrische Antrieb ist dabei einer von dreien: Batterieelektrische Lkw, Brennstoffzellen Lkw und Verbrennungsmotoren, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie Biogas, HVO

oder sogar grünem Wasserstoff betrieben werden, sind nach unserer Auffassung der Weg, um den Klimawandel zu bewältigen.

STM: Wasserstoff-/Brennstoffzellen-Lkws sind bei der Erprobung im Praxistest. Einige „Global Player“ der Lkw-Hersteller gehen davon aus, dass der Wasserstoff-/Brennstoffzellen-Antrieb bis 2027 in Serie geht. Dieses Antriebskonzept dürfte in erster Linie eine wichtige Rolle bei den Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr spielen. Wie schnell kann sich Ihrer Meinung nach diese Antriebstechnik am Markt durchsetzen?

Fitz: Wir testen schon LKW mit Brennstoffzellen. Ab 2025 soll dann eine Pilotphase kommen, in der die Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen bei Unternehmen getestet werden und in der zweiten Hälfte dieser Dekade wollen wir in die Serienproduktion gehen.

STM: Batterieelektrische Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr stehen bereits kurz vor der Serienreife. Können diese später neben den serienreifen Wasserstoff-/Brennstoffzellen-Sattelzugmaschinen bestehen?

Fitz: Volvo Trucks produziert bereits seit 2019 die leichte Klasse von 16 bis 27 Tonnen in Serie und seit September 2022 wird auch die schwere Klasse bis 44 Tonnen in Serienproduktion produziert.

Volvo Trucks hat als erster Hersteller die Serienproduktion von schweren Elektro-Lkw aufgenommen: Natürlich sind wir darauf sehr stolz und haben einen großen Fokus auf die mittlerweile fünf batterieelektrischen Modelle in Europa gelegt. Dennoch sind wir davon überzeugt, dass wir zur Erreichung der Klimaziele mehrere Optionen an alternativen Antrieben und Kraftstoffen brauchen, es gibt nicht die eine Lösung. Volvo Trucks verfolgt daher die oben dargestellte dreigleisige Strategie, um das Zukunftsziel von null Emissionen zu erreichen. Für die Bewältigung des Klimawandels sind unterschiedliche technische Lösungen erforderlich, da die Verfügbarkeit und der Bedarf an Energie und Kraftstoffen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur je nach Region und auch je nach Transportaufgabe unterschiedlich sind.

STM: Sind dieselgetriebene Nutzfahrzeuge 1:1 durch CO2-neutrale Fahrzeuge zu ersetzen? Oder müssen die Anwender beispielsweise durch ein eventuell höheres Eigengewicht doch Abstriche machen?

Fitz: Eine Vielzahl von Einsätzen in der städtischen oder regionalen Logistik sind für die meisten Anwendungen schon heute mit unseren Volvo Trucks umsetzbar – von der Abfallsorgung über den Bauverkehr bis zum Verteilerverkehr. Der Gesetzgeber gibt zwei Tonnen Nutzlastbonus, somit steigt das zulässige Gesamtgewicht bei den schweren Stromern auf 42 Tonnen.

Natürlich ist ein E-Auto nicht dasselbe wie ein Verbrenner, allein des Sounds wegen. Generell ist es derzeit vielleicht noch eher eine „Glaubensfrage“, einen E-Lkw zu fahren. Fakt ist aber, dass man mit einem Elektro-Fahrzeug erheblich CO2 einsparen kann, man hat mehr Komfort, keine Geräuschemissionen. Rund die Hälfte aller Transporte in der EU liegen unter 300 Kilometern am Tag – kurzum – es gibt kaum einen Grund keinen E-Lkw zu fahren.



Der batterieelektrische Volvo FH absolvierte ...

STM: Es ist teilweise zu lesen, dass Hersteller beispielsweise in Europa bis 2039 nur noch Neufahrzeuge anbieten wollen, die im Fahrbetrieb CO₂-neutral sind. Ist ein solches Ziel angesichts des eher schleppenden Ausbaus von Ladestationen oder Wasserstofftankstellen realistisch?

Fitz: Das Ziel von Volvo Trucks ist ZERO EMISSIONS. Dies kann mit batterieelektrischen, brennstoffzellenelektrischen Fahrzeugen mit Wasserstoff und auch Verbrennungsmotoren, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie Bio-LNG betrieben werden, erreicht werden. Im Jahr 2030 soll die Hälfte unserer Verkäufe einen alternativen Antrieb haben. Bezüglich der Ladeinfrastruktur ist die Mithilfe der Politik vonnöten und der Ausbau der Ladeinfrastruktur eine klare Voraussetzung. Doch wie beispielsweise bereits einige Biogas-Anbieter in Pressemitteilungen kommuniziert haben, wurden bereits große langfristige Lieferverträge für Bio-LNG und den Bau von Bio-LNG Verflüssigungsanlagen abgeschlossen. Allein diese Bio-LNG Volumina werden den klimaneutralen Betrieb von zehntausenden gasbetriebenen Lkw sicherstellen. Außerdem wird erwartet, dass auch die europäische Produktion von Bio-LNG schnell hochgefahren wird, um die Verwendung von fossilem LNG abzulösen. Die EU-Kommission hat einen Plan mit der Bezeichnung REPower EU vorgelegt, nach dem die jährliche Biogaserzeugung bis zum Jahr 2030 verzehnfacht werden soll. Auch die Ladeinfrastruktur wird weiter ausgebaut werden, weil bis spätestens 2040 alle fossilen Brennstoffe ersetzt werden müssen.

STM: Bislang unerwähnt blieb das Thema Schwertransport. Wie sieht die Entwicklung/Planung im Bereich Schwerlastzugmaschinen mit drei und mehr Achsen aus? Ist hierbei eine Abkehr vom Verbrennungsmotor überhaupt realistisch?

Fitz: Schon heute bietet Volvo Trucks Fahrzeuge bis 44 Tonnen mit verschiedenen Achskonfigurationen an. Weitere Varianten befinden sich in der Entwicklung. Bei Volvo Trucks ist also auch für Schwertransportzugmaschinen die Abkehr vom Verbrennungsmotor möglich.

Herr Christoph Fitz, vielen Dank für das Interview!



... vor nicht allzu langer Zeit erfolgreich einen Langstreckentest.

ANZEIGE



Gets you there.

INNOVATION THAT GETS YOU THERE



Natürlich, alle Technologiemarken müssen innovativ sein. Nur, verbessern wir nicht um der Verbesserung willen. Wir entwickeln um bestehende Grenzen neu zu definieren. Innovationen, welche unsere Fahrzeuge vielleicht zu den besten im Markt machen. Spezialfahrzeuge von dauerhaft höchster Zuverlässigkeit mit einzigartigen Möglichkeiten und niedrigsten Betriebskosten. Wir möchten dazu beitragen, dass unsere Kunden Ihre Projekte sicher und effizient ausführen können. Und das jeden Tag!

Nooteboom. Gets you there.

WWW.NOOTEBOOM.COM