

be-connected exclusive interviews
1on1 with visionary business leaders

Firma: Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH
Interviewpartner: Marcel Bethscheider
Position: Leitung Marketing & Produktmanagement

Die Nutzfahrzeugbranche wird durch Digitalisierung und neue Antriebstechnologien getrieben.

Mit der Mobilität der Zukunft wird der Individualverkehr verbunden, weniger das Transportwesen. Allerdings hat genau dieser einen nicht unbeachtlichen Anteil, wenn es um den Ausstoß von Emissionen in der Gesamtbetrachtung geht. Die Nutzfahrzeugbranche spielt also eine entscheidende Rolle in der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Wir sprechen mit Marcel Bethscheider, Leiter Marketing und Produktmanagement bei der Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH über Strategien und Visionen, die der Nutzfahrzeughersteller in den kommenden Jahren verfolgen wird und warum Partnerschaften innerhalb der Gesamtbranche entscheidend für den unternehmerischen Erfolg in den kommenden Jahren ist.

htb: Starten wir mit einem Status quo der Nutzfahrzeughersteller und Automobilbranche. Welche Herausforderungen bringt die Mobilitätswende mit sich?

MB: Erst einmal herzlichen Dank für die Möglichkeit, heute mit Ihnen zu sprechen und Ihren Lesern einen Einblick geben zu dürfen. Es freut mich sehr, dass wir über diesen Weg die Branchen miteinander vernetzen können.

Die Herausforderungen sind aktuell vielfältig, daher versuche ich mich auf die aus meiner Sicht zwei größten zu konzentrieren. Digitalisierung ist eines dieser Schlagworte, während zeitgleich die Effizienz im Transportgewerbe immer höher wird. Die Fahrzeughersteller sind angehalten, in ihren Trucks entsprechende Technologien vorzuhalten, die diese Digitalisierungsprozesse beschleunigen. Damit einher geht der Weg zum autonomen Fahren, welches wir mit dem „Active Drive Assist“ der neuesten Generation schon heute im Level 2, also teilautomatisiert, erfüllen. Das stellt die gesamte Nutzfahrzeugbranche gleichzeitig vor immens große Herausforderungen in der Fahrzeugentwicklung, denn Digitalisierung ist nur die eine Seite.

Gleichzeitig fordern die alternativen Antriebsstränge die volle Aufmerksamkeit jeden Herstellers. Dabei ist der Schwerpunkt bei jedem etwas anders ausgeprägt. Wir bei Mercedes-Benz Trucks setzen auf den elektrischen Antrieb, also mittels Batterie, aber auch auf die Brennstoffzelle. Die aktuellen Entwicklungen der Digitalisierung und alternativen Antriebsstränge sind Themen, die Herausforderungen mit sich bringen.

„Wir kommen von über 125 Jahren Diesel und Erfahrung in diesem Segment, jetzt müssen wir umdenken und neue Technologien entwickeln.“

htb: Wie viel Einfluss auf die elektrische Transformation der Nutzfahrzeugbranche haben die europäischen Klimaziele, die ab 2050 eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors anstreben?

MB: Natürlich spielen die EU-Ziele, die bereits ab dem Jahr 2025 schon erste wichtige Schritte voraussetzen, eine große Rolle und haben Einfluss auf das Transportwesen, denn ein sehr großer Anteil der heutigen Güter werden über die Schienen und Straßen transportiert. In Österreich sind das etwa ein Drittel über die Schiene und zwei Drittel über Straßen, diese dann meistens mittels schwerer Nutzfahrzeuge, die natürlich Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoß haben. Daher ist Dekarbonisierung der Nutzfahrzeugbranche bei gleichbleibend hoher Effizienz ein starker Faktor in der Erreichung der Klimaziele.

htb: Disruption E-Trucks: Ist die Logistik- und Speditionsbranche denn überhaupt bereit für den Umstieg?

MB: Ich würde sagen, wir stehen heute noch am Startpunkt dieser zukünftigen Reise und müssen etwas differenzieren in der Beantwortung, ob die Branchen schon bereit für den Umstieg sind. Ich versuche es mal etwas zu verdeutlichen, anhand von zurückgelegten Strecken. Es gibt eine interessante Studie des VCÖ, die besagt, dass ca. 90 Prozent der inländischen Transporte von Österreichs Lkw kürzer sind als 150 Kilometer. Das lässt sich mit den angebotenen Reichweiten der Hersteller schon heute voll elektrisch abwickeln und wir sind bereit! Daneben spielen andere Faktoren allerdings auch eine Rolle: Heute sind Kosten niedrig und die Effizienz hoch, wenn Unternehmer mit Dieselmotoren unterwegs sind. Wir müssen in Zukunft also die „Total Costs of Ownership“ (TCO) so reduzieren, dass der Umstieg attraktiv und im besten Fall günstiger wird, als es der Dieselantrieb je war.

„Leider wirken hohe Anschaffungskosten für Fahrzeuge, gering ausgebaute Ladeinfrastruktur und Fördermittel, die noch nicht TCO-orientiert sind, erschwerend für einen Umstieg aus Unternehmersicht.“

htb: Mal abgesehen von unternehmerischen Entscheidungen, die getroffen werden müssen. Nimmt die Branche das Thema denn überhaupt ernst oder ist es aus ihrer Sicht eine „Eintagsfliege“?

Ich glaube schon, dass es ernst genommen wird. Vor allem von innovativen Unternehmen, die ein emissionsfreies Transportwesen anstreben und dieses Vorhaben stark mit ihrer Agenda verankert haben. Wir sehen einige Unternehmer, die sehr fortschrittlich denken und handeln. Sie warten eigentlich nur noch auf die Fahrzeughersteller, die endlich die Fahrzeuge auf den Markt bringen.

Es gibt aber auch Bereiche, wo diese Bereitschaft noch nicht gegeben ist. Da liegt es an uns, als Fahrzeughersteller, Überzeugungs- aber auch Aufklärungsarbeit zu leisten. Es sind oft skeptische Fragestellungen, ähnlich denen, die sich Kunden stellen, die überlegen ein E-Auto zukaufen. Wie weit komme ich mit dem Fahrzeug? Wo kann ich laden? Wir müssen sie auf die Reise in den nächsten drei bis fünf Jahren mitnehmen und ihnen zeigen, dass es geht.

htb: Die Industrie und Kunden an die Hand nehmen und die Branche auf der Reise begleiten. Wie wichtig sind Partnerschaften, um die Mobilitätswende in der Nutzfahrzeugindustrie voranzutreiben?

MB: Partnerschaften sind wichtig für die Hersteller und meiner Meinung nach unerlässlich, um vorwärtszukommen. Jeder etablierte Hersteller hat ein gewisses Portfolio, in dem er gut ist. Meistens sind das über 100 Jahre Erfahrung im Diesel-Segment. Da bauen wir sehr gute und effiziente Fahrzeuge. Aber die Transformation zu neuen Antriebstechnologien kostet viel Geld, verschlingt viele Ressourcen in der Fahrzeugentwicklung der Hersteller und da sind Partnerschaften ein effektiver Weg der Zielerreichung. Daimler Trucks hat zum Beispiel vor Kurzem ein „Joint Venture“ mit der Volvo Group unter dem Namen „cellcentric“¹ gegründet. Das Ziel dieses Joint Venture ist bis zum Jahr 2025, die Integration des Brennstoffzellenantriebs bei Lkws zu beschleunigen und auf stationäre Energiequellen zu setzen und beruht auf gemeinsamen Know-how und finanzieller Unterstützung.

Darüber hinaus engagieren wir uns bei weiteren Initiativen, die sich mit der Tank-/Ladeinfrastruktur beschäftigen, unter anderem der „H2Accelerate“-Initiative. Ein Zusammenschluss der Daimler Truck AG, IVECO, OMV, Shell und der Volvo Group, um gemeinsam die Voraussetzungen für die Markteinführung von Wasserstoff-Lkw in Europa zu schaffen².

htb: Welcher Vision folgt Mercedes-Benz Trucks Österreich maßgeblich?

MB: Wir schließen uns der europäischen Strategie von Mercedes-Benz Trucks an und adaptieren an einigen Stellen für den österreichischen Markt. Fixer Bestandteil unserer Vision ist der lokal emissionsfreie Transport bis zum Jahr 2039. Das heißt, ab dem Jahr 2039 werden nur noch Trucks vom Band rollen, die lokal emissionsfrei sind. Das geht zum einen über die batterieelektrische Mobilität mit unserem neuen Modell eActros, den wir noch in diesem Jahr in Österreich launchen werden und der im regionalen, schweren Verteilerverkehr zum Einsatz kommen wird. Im Jahr 2024 kommt dann noch der „eActros LongHaul“, eine Sattelzugmaschine ebenfalls mit batterieelektrischem Antrieb und ca. 500 Kilometer Reichweite. Das ist unser Fahrplan für die kommenden drei bis vier Jahre.

Darüber hinaus sehen wir Wasserstoff als zukunftsweisenden Antriebsstrang. Immer dann, wenn Flexibilität für anspruchsvolle Fernverkehrseinsätze gefragt ist und wir über Reichweiten von 1000 Kilometern mit einer Tankfüllung sprechen. Geringere Tageslaufleistungen mit weniger Gewicht laufen rein batterieelektrisch, für die sprichwörtlich schweren Einsätze eignet sich die Brennstoffzelle. Dazu bringen wir die e-Trucks bis Ende 2021 auf den Markt, streben regionale Partnerschaften, beispielsweise mit Ladeinfrastrukturbetreibern oder der Wirtschaftskammer an, um möglichst effizient die Zukunft in die Hand zu nehmen.

htb: Ein sehr guter Punkt. Wen sehen Sie beim Aufbau von flächendeckenden Tank-/Lademöglichkeiten in der Pflicht?

¹ <https://www.cellcentric.net/>

² <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Startschuss-fuer-H2Accelerate-beteiligte-Unternehmen-wollen-emissionsfreien-Wasserstoff-Lkw-gemeinsam-zum-Durchbruch-verhelfen.xhtml?oid=48445607>

MB: Die Pflicht kann nicht an nur bei einem Akteur liegen. So sehe ich zum Beispiel Hersteller in puncto Fahrzeug in der Pflicht. Tank- / als auch Ladeinfrastruktur kann und sollte auf politischer Ebene wie auch von Tankstellenbetreibern getragen werden. Da Wirtschaftlichkeit bis heute ein entscheidender Faktor für den Umstieg ist, wären auch entsprechende Förderungen, die die hohen Einstiegsinvestitionen abfedern, hilfreich. Die intrinsische Motivation der Unternehmer kommt dann von allein, wenn sie umweltfreundlich und gleichzeitig zu ähnlichen Kosten unterwegs sein können. Wir brauchen daher dringend auch aktive politische Beteiligung.

htb: Was sind konkret die nächsten Schritte von Mercedes-Benz Trucks in Österreich?

MB: Neben den erwähnten Produkteinführungen ist es uns wichtig, als Mercedes-Benz Trucks Österreich so aufgestellt zu sein, dass wir alle neuen Entwicklungen und Anforderungen entsprechend abbilden können. Unser Team umfasst rund 50 Mitarbeiter und wir möchten das Know-how in der elektrischen Mobilität so aufbauen, dass wir die ganzheitliche Beratung unserer Kunden übernehmen können. Dazu haben wir neue Consulting-Funktionen geschaffen, um unsere Kunden beratend beim Ein- bzw. Umstieg zur Seite stehen zu können. Angefangen bei der Routenanalyse, den betrieblichen Anforderungen am Depot des Kunden bis hin zu Abstimmungen mit Netzbetreibern, die den Strom zur Verfügung stellen müssen, und entsprechenden Förderungsmöglichkeiten als auch Integration in bestehende Flotten.

Natürlich müssen wir auch die eigenen Service- und Handelsorganisationen vorbereiten. Unsere Partner, die die Fahrzeuge verkaufen und warten müssen, durchlaufen Qualifizierungsprozesse, um die Anforderungen zu erfüllen und „e-ready“ zu sein. Ein volles Programm also für die kommenden Monate.

htb: Wagen Sie eine Prognose? Wie wird sich die Nutzfahrzeugbranche in den kommenden fünf Jahren entwickeln?

Sie wird elektrisch, denn auch Wasserstoff funktioniert mit einem elektrischen Antriebsstrang. Die Frage ist, wie schnell geht es. Es gibt Studien, die sagen, dass 2025 ein Prozent aller zugelassenen Trucks batterieelektrisch angetrieben sind, andere sagen, es sind 25 Prozent. Ich persönlich glaube, dass die Wahrheit in der Mitte liegen wird. Aufgrund des von der EU festgelegten Klimavorhabens ab dem Jahr 2025 sind die Hersteller schon jetzt angespornt, diese Vorgaben u.a. durch elektrifizierte Lkws zu erreichen. Dafür brauchen wir aber auch die entsprechende Ladeinfrastruktur und da kommen wieder Partnerschaften und die Politik ins Spiel.

„Wir sollten nicht länger warten und jetzt gemeinsam auf lokaler und auf EU-Ebene miteinander reden und die Branche vorantreiben.“

Haben Sie schon einmal das Lächeln einer Person gesehen, die gerade eine Runde mit einem elektrischen Lkw gedreht hat. Das ist groß, glauben Sie mir und deshalb wird der Wandel schnell gehen. Ähnlich wie bei den Pkws, ich glaube fest daran.

htb: Welche Headline zur Mobilität würden Sie Morgen gerne in den gängigen Medien lesen?

Nachhaltig, wirtschaftlich und lokal emissionsfrei in die Zukunft des Transportwesens mit Mercedes-Benz Trucks.

htb: Seien Sie spontan. Welche drei Begriffe fallen Ihnen zur Mobilität der Zukunft ein?

MB: Autonom. Emissionsfrei. Zu jeder Zeit.

htb: Danke für diesen ausführlichen Einblick und das interessante Gespräch mit vielen Insights zur Nutzfahrzeugbranche. Weiterhin viel Erfolg für die Umsetzung Ihrer Strategie und Pläne.

Dieses Interview führte Sabrina Wurzer, has-to-be gmbh am 17. Mai 2021

Über Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH

Die [Mercedes-Benz Trucks Österreich](#) GmbH ist eine 100-Prozent-Tochter der Daimler Truck AG. Der Sitz des Unternehmens ist in Eugendorf. Mercedes-Benz Trucks Österreich ist Generalimporteur der eingetragenen Daimler-Marken Mercedes-Benz sowie der Marken Unimog und FUSO. Das Unternehmen koordiniert mit rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Vertriebs-, Marketing- Service- und Presseaktivitäten in Österreich. Der Vertrieb erfolgt über das autorisierte Händlernetz und die von den Händlern betriebenen Betriebsstandorte. Die Servicearbeiten werden von den autorisierten Werkstätten durchgeführt. Im Jahr 2020 wurden in Österreich 945 Mercedes-Benz Lkw, Unimog und FUSO Canter zugelassen.

Über has-to-be gmbh

[has-to-be](#) bereitet nachhaltiger Mobilität den Weg. Mit der umfassenden Software und innovativen E-Mobilitätsservices bietet has-to-be alles, was Unternehmen für den Erfolg mit der E-Mobilität benötigen: vom skalierenden Betrieb von Ladeinfrastrukturen bis hin zum kompletten Management weltweiter Mobilitätsangebote.

Mehr als 100 Mitarbeiter aus zehn Nationen arbeiten am Firmensitz der has-to-be gmbh im Land Salzburg und den Niederlassungen in München und Wien.

Seit 2019 ist die Volkswagen Gruppe ein starker Partner von has-to-be.

Kontakt

Sabrina Wurzer

PR & Marketing Managerin

Tel: +43 6452 21200-61

E-Mail: sabrina.wurzer@has-to-be.com

<https://has-to-be.com/>