

Naturverbunden

Wer in der Schweiz lebt, entwickelt ohnehin ein enges Verhältnis zur Natur, sagen Hans-Peter und Daniel Dreier.

Die Logistikunternehmer tun viel für deren Erhalt – auch, weil immer mehr Kunden ihren CO₂-Fussabdruck verkleinern wollen.

Die neuen Actros mit Euro VI helfen den Dreiers dabei

NACHHALTIGKEIT __ Das türkisblaue Wasser des Vierwaldstätter Sees in der Schweiz glitzert im Licht der Sonnenstrahlen, die sanft über das Tal fallen. Seelenruhig ziehen einige Segler ihre Bahnen. Im Hintergrund umhüllt ein leichtes Wolkenband die schneebedeckten Berggipfel in der Zentralschweiz. Weiter unten am Hang grasen zwischen den idyllischen kleinen Dörfern Milchkühe auf der Alm.

«Ist das nicht toll? Das muss ich meinem Cousin erzählen», schwärmt Daniel Dreier. Der Mitinhaber des gleichnamigen Schweizer Logistikunternehmens ist mit seinem neuen Actros auf der Autobahn 2 in Richtung Luzern unterwegs. Gerade kehrt er von einer rund 200 Kilometer langen Tour zurück, die ihn unter anderem über die steilen Serpentina der Gotthardstrasse führte.

Die Faszination von Daniel Dreier gilt in diesem Moment jedoch nicht dem malerischen Alpenpanorama, sondern der Anzeige hinter seinem Lenkrad: «27,4 Liter auf 100 Kilometern – das ist ein toller Wert.»

Im Lager der Dreier AG in Härkingen erwartet Hans-Peter Dreier seinen Cousin. Auch er freut sich über die niedrigen Verbrauchswerte – und das nicht nur, weil das Unternehmen dadurch Treibstoffverbrauch und Kosten reduziert. «Wir versuchen, die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten», betont der Geschäftsführer, der dem Familienunternehmen in der dritten Generation vorsteht. Damit ist er in bester Gesellschaft: Denn auch der Staat sowie die Kunden der Firma Dreier sind immer stärker an einem CO₂-armen Transport interessiert.

Hans-Peter Dreier ist eher Pragmatiker denn Idealist, die Diskussionen über den Klimawandel und schmelzende Gletscher werden ihm oft zu emotional geführt. Dennoch sagt er: «Wir Schweizer leben eng mit der Natur zusammen und müssen uns daher für ihren Erhalt einsetzen.»

Für einen Schweizer Logistikunternehmer ist diese Einstellung zu einem gewissen Grad überlebensnotwendig. Denn wohl nirgendwo sonst sind die gesetzlichen Vorschriften so streng wie in der Alpenrepublik. So sind zwischen 22 und 5 Uhr lediglich Post- und Frischdiensttransporte zugelassen, für alle anderen Lkw-Transporte gilt ein Nachtfahrverbot. Für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht wird ausserdem die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) fällig, die sich nach der zurückgelegten Strecke, dem zulässigen Gesamtgewicht und den Fahrzeugemissionen berechnet. Die LSVA wird für jeden gefahrenen Kilometer erhoben und nicht nur, wie in Deutschland, auf Autobahnen. Der Umweltschutz ist zum Teil auch Bestandteil öffentlicher Ausschreibungen. So war etwa die Auftragsvergabe der in die-

sem Jahr beginnenden Sanierung des Züricher Flughafens an die Bedingung geknüpft, dass ausschliesslich Lkw mit mindestens Euro V-Motoren eingesetzt werden.

Die Firma Dreier bekommt die Auswirkungen dieser Massnahmen deutlich zu spüren. Allein die Kosten für die LSVA betragen jeden Monat 800 000 bis 900 000 Schweizer Franken, etwa 650 000 bis 730 000 Euro. Trotzdem hat Hans-Peter Dreier Verständnis für die strengen Auflagen: «Es ist richtig, dass die Schweiz als hochentwickeltes Land einen grösseren Beitrag zum Umweltschutz leistet als andere.»

Diese Überzeugung schlägt sich bei der Dreier AG in fast allen Unternehmensbereichen nieder – vom doppelt bedruckten Papier bis zur Organisation der rund 200 Fahrzeuge starken Lkw-Flotte. So war der Familienbetrieb eines der ersten Schweizer Logistikunternehmen, das sich für den neuen Actros mit dem schadstoffarmen Euro VI-Motor entschieden hat. Mittlerweile sind 44 dieser Fahrzeuge im Einsatz. Auch wenn Euro VI erst Ende 2014 Pflicht wird, rechnet sich die Investition schon jetzt, betont Dreier. Denn Fahrzeuge mit Euro VI müssen deutlich weniger LSVA bezahlen: Während ein Euro V-Lkw umgerechnet knapp 0,74 Euro pro Kilometer kostet, schlägt ein Euro VI-Fahrzeug «nur» mit 0,66 Euro zu Buche. Bei einer realistischen Laufleistung von 10 000 Kilometern pro Monat ergibt sich eine Differenz von rund 750 Euro pro Monat pro Fahrzeug – hochgerechnet auf die 44 neuen Actros mit Euro VI spart die Firma Dreier damit 33 000 Euro pro Monat. «Ab 2016, wenn die Euro V-Lkw in eine noch tiefere Kategorie fallen, wird sich dann auf einen Schlag zeigen, dass sich die frühzeitige Investition in Euro VI gelohnt hat», so Hans-Peter Dreier.

Auch über den Kraftstoffverbrauch versucht Dreier, CO₂-Emissionen und Kosten zu senken. Seit 2003 setzt das Unternehmen in seinen Lkw FleetBoard ein. Mittlerweile sind die FleetBoard Noten sogar Teil des Prämiensystems für die Fahrer. Zwei eigens beschäftigte Ausbilder unterstützen diese dabei, ihre Werte zu optimieren. Darüber hinaus sind die Lkw auf 84 Kilometer pro Stunde gedrosselt – auch dadurch sinken Verbrauch und damit CO₂-Emission.

«Am Anfang hatten einige Mitarbeiter so ihre Probleme mit diesen Massnahmen. Aber mittlerweile ist die Skepsis verflogen. Durch FleetBoard sind die Fahrer motiviert, möglichst gute Ergebnisse zu erzielen. Und dank der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 84 sind sie nach Feierabend wesentlich entspannter», sagt Dreier. Der Logistiker geht jedoch noch einen Schritt weiter. «Der umweltfreundlichste Transport ist natürlich der, der nicht statt- ▶

Kraftstoffverbrauch runter, CO₂ ebenso

Bei seinen Verkehren für die Schweizerische Post und diverse Einzelhändler setzt Dreier auf Actros Euro VI Sattelzugmaschinen mit StreamSpace-Fahrerhäusern und Doppelstockaufliegern, hier unterwegs auf den Serpentina Richtung Andermatt im Kanton Uri



Je komplexer die Anforderung, desto erfolgreicher

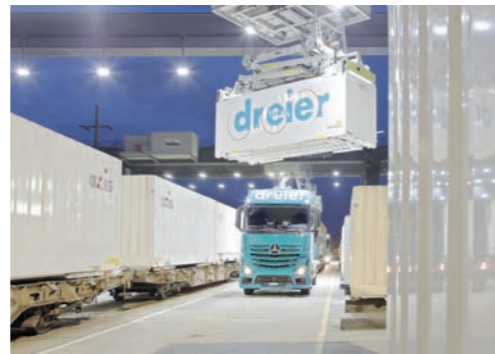
Dreier-CEO Hans-Peter Dreier und sein Team setzen auf eine möglichst grüne Logistik, die sich rechnet – moderne Fahrzeugtechnologie, FleetBoard und weitere Mercedes-Benz Dienstleistungen unterstützen sein Unternehmen dabei. Dank Euro VI zahlt das Unternehmen auch weniger Schweizer Lkw-Maut «LSVA»

Effizient für Umwelt und Wirtschaftlichkeit

Weniger Verbrauch und mehr Ladung – das ist die Rechnung, die bei den Dreier Actros Euro VI Sattelzügen mit Doppelstockauflieger aufgeht. Sie können anderthalb mal mehr Collies transportieren als herkömmliche Züge. Zusätzlich spart der neue Actros bei Dreier bis zu vier Prozent Sprit gegenüber dem Vorgänger

Auf kurzen Distanzen im Nachtsprung erfolgreich

In der Schweiz gilt ein generelles Nachtfahrverbot für die allermeisten Lkw. Dreier hat sich zum Spezialisten für den effizienten Einsatz von Wechselbrücken im Kombinierten Verkehr entwickelt – auch das ist ein Beitrag Dreiers für mehr Umweltschonung und weniger CO₂-Emissionen. Denn den Zu- und Nachlauf übernehmen die sparsamen Lkw mit dem Stern



findet», stellt er klar. Das Unternehmen versucht daher, das Transportaufkommen zu reduzieren. So sind mittlerweile 21 Doppelstock-Auflieger im Einsatz. Auf ihren zwei übereinanderliegenden Ladeflächen mit jeweils 1,83 Meter Innenhöhe können sie bis zu 50 Prozent mehr RX-Behälter und sogar bis zu 60 Prozent mehr Europaletten mitnehmen als konventionelle Auflieger. «Mit zwei Doppelstöckern können wir also die Ladekapazität von drei herkömmlichen Fahrzeugen abdecken», rechnet der CEO vor.

Diese Form des Transports eignet sich vor allem für die vergleichsweise leichten, aber mit 1,80 Meter hohen Rollcontainer der Schweizerischen Post, dem grössten Kunden der Dreier AG. Deren Paketzentrum inklusive Zugterminal befindet sich nur einige Meter Luftlinie entfernt von der Dreier-Niederlassung in Härkingen. Das ist kein Zufall. Denn als eines der ersten Unternehmen setzt die Spedition im «Bahnland» Schweiz nicht nur international, sondern auch im Inland auf den Kombinierten Verkehr über Lkw und Schienen. «Für uns hat dies den Vorteil, dass wir unsere Waren trotz Nachtfahrverbot rund um die Uhr transportieren können», betont er. Zunächst wurden nur die Pakete der Post befördert. Mittlerweile nutzen auch andere Firmen die Möglichkeit, mit dem umweltfreundlicheren Kombinierten Verkehr auf Schiene und Strasse der Schweizerischen Post das Nachtfahrverbot zu umgehen, darunter C&A und H&M.

Sechsmal pro Woche werden nachts rund 40 Wechselträger mit den Postzügen in die verschiedenen Landesteile transportiert. So konnte Dreier 2012 auf der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse die CO₂-Emission um 960 Tonnen senken. Das lohnt sich auch, weil es für Projekte, die nachweislich den CO₂-Ausstoss reduzieren, staatliche Zuschüsse gibt.

«Wir tun viel dafür, um die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten», stellt Hans-Peter Dreier klar, der sein Unternehmen selbst als «Öko-Logistiker» bezeichnet. Doch natürlich wurden die Massnahmen nicht nur aus Idealismus eingeführt, sondern sind auch das Ergebnis einer wirtschaftlichen Kalkulation. Denn weniger CO₂-Ausstoss bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch und damit geringere Kosten. Zudem gelingt es der Dreier AG durch den Kombinierten Verkehr, Transportzeiten zu verkürzen und LSVA-Zahlungen zu reduzieren. So sichert sich das Unternehmen seine Wettbe-

werbsfähigkeit. Denn auch Dreier weiss: «Am Ende entscheidet für Kunden vor allem der Preis.»

Allerdings wird für Unternehmen das Umweltengagement immer wichtiger. So hat beispielsweise die Post Pläne, den CO₂-Ausstoss bis Ende 2013 um weitere 15 000 Tonnen zu senken. Der Einzelhändler Coop, ein weiterer Kunde der Dreier AG, will bis zum Jahr 2023 CO₂-neutral sein. «Hier stehen wir als Logistiker natürlich in der Pflicht», betont der Geschäftsführer.

Voraussetzung, um diese Pflicht zu erfüllen, sei der Kombinierte Verkehr. Nur so liesse sich die Umweltbelastung verringern, ohne dass die Wettbewerbsfähigkeit gefährdet wird. Warum nicht andere Länder wie Deutschland diesem Beispiel folgen? Hans-Peter Dreier muss kurz nachdenken. Vielleicht liege dies an den geografischen Gegebenheiten. In der Bundesrepublik liesse sich wegen der Grösse der Kombiverkehr sicherlich schwieriger durchsetzen. «Aber vielleicht», sagt der Schweizer, der selbst erlebt hat, wie sich die Gletscher vor seiner Haustür langsam zurückgezogen haben, «ist in Deutschland die Schmerzgrenze auch einfach noch nicht erreicht.» ■

■ INFO DREIER AG

Das Logistikunternehmen Dreier wurde 1905 von Adolf Dreier gegründet. Mittlerweile führen Hans-Peter und Daniel Dreier den Familienbetrieb in der dritten Generation. Während Hans-Peter Dreier die Geschäftsleitung innehat, ist sein Cousin Daniel Dreier als «Mann für alles» vor allem für den technischen Bereich zuständig. Das Unternehmen beschäftigt heute rund 400 Mitarbeiter, davon 250 Fahrer. Zu den Kunden gehören neben der Schweizerischen Post auch Textilunternehmen wie C&A, H&M und Zalando, grosse Einzelhandelsunternehmen wie Migros, Coop und Lidl sowie Baustoffunternehmen. Das Unternehmen verfügt über zehn Standorte, darunter einen in Köln-Hürth.
www.dreier.lu

«3 bis 5 % weniger CO₂»

Wie helfen der neue Actros und die dazugehörigen Dienstleistungen, den CO₂-Ausstoss zu senken?

Antworten von Daniel Dreier, technikkaffiner Mitinhaber der Spedition Dreier

Verbrauch und CO₂-Emissionen verhalten sich linear zueinander. Um wie viel Prozent konnten Sie beides mit dem neuen Actros senken?

Mit unseren neuen Actros mit Euro VI sparen wir gegenüber dem bewährten Actros zwischen drei und fünf Prozent CO₂ und Diesel.

Mit dem neuen Actros in Euro V würden Sie noch mehr Kraftstoff sparen und CO₂-Emissionen senken. Warum setzen Sie trotzdem auf Euro VI?

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die für jeden Kilometer in der Schweiz erhoben wird, ist deutlich niedriger mit Euro VI. Ausserdem ist der Wiederverkaufswert der Lkw höher. Und das Thema Feinstaub ist auch in der Schweiz aktuell, und auf diesem Gebiet ist Euro VI besser. Auch bei Ausschreibungen haben wir mit Euro VI Vorteile.

Wie beurteilen Sie die neuen Reihensechszylindermotoren?

Die Fahrer sind sehr zufrieden mit der Performance. Unser Eindruck ist, dass es mit den neuen Aggregaten einfacher ist, kraftstoffsparend zu fahren.

Welche Leistungsklassen bieten für Ihre Einsatzprofile die kraftstoffeffizienteste und damit auch CO₂-sparsamste Lösung?

Wir haben festgestellt, dass der Actros 1842 mit 310 kW, selbst wenn wir ins Gebirge müssen, die optimale Ratio zwischen Leistung und Verbrauch besitzt. Für vereinzelte Anwendungen, wie unsere Doppelstockauflieger, empfiehlt sich auch der 1845.

Welche Hinterachsübersetzungen haben Sie gewählt?

Wir nutzen auf Empfehlung der Experten von Mercedes-Benz Schweiz die zweitlängste Übersetzung. Auf den maximalen Overdrive haben wir verzichtet wegen der doch teilweise recht anspruchsvollen Topografie in unserer Heimat. Hat man die falsche Übersetzung, kann der Verbrauch und damit auch der CO₂-Ausstoss ganz schnell nach oben gehen.

Welche Erfahrungen haben Sie mit FleetBoard gemacht?

Das System ist mit entscheidend für die Effizienzsteigerungen, die wir erreichen konnten. Auch die Nicht-Mercedes-Benz Fahrzeuge in unserer Flotte sind damit ausgerüstet. Ebenso wichtig: Wir nutzen FleetBoard nicht nur als Controllingtool, sondern auch zur Unterstützung unserer Disposition, Tourenplanung und Wartung.

Welchen Stellenwert haben Fahrerschulungen?

Bei uns sind immer zwei Trainer damit beschäftigt, die Leistungen der Fahrer zu verbessern. Beide sind von dem für die Schweiz zuständigen Mercedes-Benz ProfiTrainer geschult worden. Das ist ein sehr guter Mann.

Haben Ihre neuen Actros Economy Packs?

Nicht alle, aber für bestimmte Einsätze, zum Beispiel, wenn wir im Auftrag der Schweizerischen Post unterwegs sind, passt das gut.

Wie beurteilen Sie Mercedes PowerShift 3?

Wir ordern die Schaltautomatik in der Variante Fleet. Das System hilft den Fahrern, kraftstoffsparend und möglichst CO₂-schonend unterwegs zu sein. Wir haben unsere Lkw bei 84 Kilometer pro Stunde aberegelt, um Elefantrennen auszuschliessen – die kosten nur Sprit. Auch in puncto Fahrkomfort und sicheres Fahren ist Mercedes PowerShift eine Verbesserung. Ebenfalls ein Vorteil ist die Schonung des Antriebsstrangs.



«Vorteile bei Ausschreibungen»

Daniel Dreier, hier am Vierwaldstätter See in der Zentralschweiz, setzt auf Actros Euro VI

Beim neuen Actros sind die bedarfsgerechte Druckluftsteuerung und die geschwindigkeitsabhängig geregelte Lenkhilfpumpe serienmässig. Andere innovative Nebenverbraucher sind Sonderausstattungen. Haben Sie diese geordert?

Die Restwärmenutzung haben wir generell an Bord, je nach Einsatz bestellen wir auch die Warmwasserzusatzheizung – beides Systeme, die ebenfalls die Effizienz steigern. Dreier ist immer an kraftstoffsparender und umweltfreundlicher Technik interessiert. Die automatische Reifendruckkontrolle ist deshalb auch eine Sonderausstattung, die wir grundsätzlich ordern.

Welche Rolle spielt die Aerodynamik?

Man kann enorm viel falsch machen, deswegen muss man hier ganz genau hinschauen. Das lohnt sich. Allein eine Sonnenblende, die man heute eigentlich nicht mehr braucht, kann den Kraftstoffverbrauch um ein bis zwei Prozent steigern! Wir haben den neuen Actros generell mit StreamSpace-Fahrerhaus bestellt und begrüssen die vielen kleinen Schritte in Richtung optimierter Aerodynamik. Dazu gehören beim Actros die intelligente Kühlerjalousie, die Türverlängerungen, die aerodynamischen Windleitkörper, Endkantenklappen und Seitenverkleidungen. Auch eine niedrige Gesamthöhe bringt etwas. Hier haben wir dank Hubschwinge ebenfalls optimiert.

Zum Abschluss: Was sind Ihre drei wichtigsten Stellhebel, um Kraftstoff zu sparen und CO₂-Belastung zu senken?

Erstens: eine effiziente Auslastung der Fahrzeuge – ein voller Lkw ist immer noch die beste Garantie dafür, dass keine Ressourcen verschwendet werden. Zweitens: die Nutzung von Kombinierten Verkehrslösungen Strasse/Schiene, besonders wenn der Strom für die Schiene aus regenerativen Energien stammt. Drittens: die Sprintspartechnologien von Mercedes-Benz und die dazugehörigen Fahrerschulungen und Dienstleistungen.

Vielen Dank für das Gespräch!