

■ **REGAL-Gespräch mit Dr. David Gulda, Geschäftsführer der Berger Unternehmensgruppe mit Sitz in Wörgl und Radfeld in Tirol, die 2011 mit 300 Beschäftigten einen Umsatz von EUR 115 Millionen erzielen wird.**

Leichtbau punktet in der Logistik



- Neue LKW Werkstatt in Wörgl
- Niedriges Eigengewicht für den LEH

REGAL: Berger Fahrzeugtechnik erzeugt nutzlastoptimierte Fahrzeuge. Welche Sonderlösungen bieten Sie für den LEH an?

Gulda: Sattelanhänger der neuen BergerEcotrail Generation haben ein Eigengewicht ab 4,7 Tonnen und erlauben Zuladungen von mehr als 27 Tonnen. Für den LEH sind die Lösungen zur Ladungssicherheit anzuführen, die den Zeitaufwand an der Laderampe verkürzen, weil Zusatzsicherungen der Palettenware entfallen. BergerEcotrail Fahrzeuge sind dafür nach DIN EN 12642 Code XL zertifiziert sowie erweitert, speziell für Getränke Transporte in Flaschen und Fässern.

REGAL: Stichwort die neue Werkstatt – wie groß ist diese, wie viel wurde hier investiert und wie viele LKW können hier abgefertigt werden?

Gulda: Auf einem Areal von circa 24.000 m² haben wir die in weitem Umkreis modernste LKW Fachwerkstatt mit 18 Durchfahrtstraßen errichtet, wo theoretisch bis zu 40 große Nutzfahrzeuge gleichzeitig

betreut werden können. Die Investition erreichte einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag.

REGAL: Kennen Sie das Vollhybridkonzept der Spar im Bereich LKW? Wie beurteilen Sie den Vollhybrid-Ansatz im LKW-Bereich?

Gulda: Ich halte diese Initiative, die Spar auf Basis eines Volvo FE Hybrid LKW für den lokalen Lieferverkehr in Wien ergriffen hat, für einen lobenswerten Schritt. Der Vollhybrid-Ansatz erlaubt Kraftstoffeinsparungen und senkt den Schadstoffausstoß gerade bei Kurzstreckenfahrten. Er hat aber seine Limits, wenn es um längere Lieferdistanzen und Geschwindigkeiten geht.

REGAL: Welche Bedeutung spielt heutzutage und in naher Zukunft die Nutzlastoptimierung durch Leichtbau im Transportbereich?

Gulda: Auch der Spar Hybrid LKW nutzt den Leichtbau, um das Mehrgewicht der Hybridtechnologie auszugleichen. Für die längeren

Distanzen des regionalen und überregionalen Lieferverkehrs spielt der Leichtbau seine überragende Stärke allerdings alleine aus. Es ist ganz einfach: Je weniger Eigengewicht ein Fahrzeug aufweist, desto größer die Nutzlast. Überdies spart geringes Eigengewicht auch immer Treibstoff, wenn die Nutzlast nicht voll ausgeschöpft wird.

REGAL: Wie sind in diesem Kontext Hybridkonzepte zu sehen?

Gulda: Hybrid- und Leichtbaukonzepte sind zwei Methoden zur Verwirklichung des Nachhaltigkeitsgedankens im Straßengüterverkehr, die einander ergänzen. In der Stadt braucht man beide zusammen. Überland ist die Nutzlastoptimierung durch Leichtbau der entscheidende Faktor, der außerdem den Vorteil hat, dass er in der Fahrzeugbeschaffung nur geringe Mehrkosten verursacht, die sich durch die erzielbaren Einsparungen rasch amortisieren. Er ist also nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch für die Kasse.

Julia Standfest