Zwei vollelektrische Kehrichtlastwagen in Muri-Gümligen im Einsatz

«Die Abfallentsorgungsbranche der Schweiz schaut auf uns»

Seit Anfang Jahr führt die E. Bigler Transporte AG den Kehricht in Muri-Gümligen auch mit zwei elektrisch angetriebenen LKWs ab. Damit gehört die Firma landesweit zu den Vorreitern. Geschäftsleiter Reto Lauper spricht im Interview über die Vor- und Nachteile der eLKWs, erste Erkenntnisse und die Reaktionen aus der Bevölkerung.

«Lokal-Nachrichten»: *Wegen Corona stand die Lieferung der Fahrzeuge Ende vergangenen Jahres auf der Kippe, letztlich hat es doch geklappt. Wie haben Sie die Situation erlebt?*
Reto Lauper: Ja das stimmt, die Pandemie hat den Zeitplan durcheinander gebracht, das ursprüngliche Lieferdatum der Fahrzeuge war im Oktober 2020. So hätten wir genug Zeit gehabt für Einführung und Schulung und erste Optimierungen. Der Liefertermin wurde dann immer wieder verschoben und die Fahrzeuge kamen schliesslich am 22. Dezember und an Heiligabend bei uns an. Die Installierung der nötigen Elektroanlage auf unserem Betriebsgelände durch die Firma Gerber AG aus Gümligen wurden rechtzeitig geplant und ausgeführt.

Seit wenigen Wochen sind nun die zwei Elektro-Lastwagen der Firma E. Bigler Transporte AG bei der Kehrichtentsorgung im täglichen Einsatz. Können Sie ein erstes Fazit ziehen?
Es ist eine zu kurze Zeit, um ein richtiges Fazit zu ziehen. Normalerweise besichtigen wir neue Fahrzeuge zum Voraus im Produktionswerk und können dadurch Änderungen schon vor der Fertigstellung anbringen. Jetzt optimieren wir die Fahrzeuge im laufenden Betrieb und passen auch die Touren an, um möglichst effizient fahren zu können. Sehr beeindruckend waren in der ersten Phase die Ruhe und die Kraft der Fahrzeuge.

Wie sind die Feedbacks aus der Bevölkerung auf die neuen Fahrzeuge?
Bisher waren die Fahrzeuge noch nicht beschriftet. Trotzdem haben wir schon einige «Daumen hoch» von den Menschen entgegennehmen dürfen. Grundsätzlich hört man uns weniger und darum sind wir ein bisschen unauffälliger.

Braucht es spezielle Kenntnisse der Fahrerinnen und Fahrer? Worauf muss man besonders achten?
Es braucht eine kontinuierliche Aus- und Weiterbildung der Chauffeurinnen und Chauffeuren aber auch der Beladerinnen und Belader, wichtig ist dabei auch der teaminterne Erfahrungsaustausch. Man darf nicht zu schnell beschleunigen und die Elektrofahrzeuge verlangen eine noch vorausschauendere Fahrweise. Gebremst wird mit einer Rekuperation, mit der Energie wieder zurück in die Batterie gespiesen wird, nur so reicht die Ladung für die Touren.

Welches sind die grössten Vorteile der elektrischen Kehricht-Lastwagen?
Die Energie stammt bei uns aus 100 Prozent erneuerbarem Strom, das ist zentral und ist eine Vorgabe der Gemeinde. Dazu sind die neuen Fahrzeuge viel leiser, haben mehr Kraft und der Elektromotor ist ideal für das «Stop-and-go» im Sammelbetrieb. Gleichzeitig sind wir der Meinung, dass die Kehrichtfahrzeuge eine Vorreiterrolle für die Elektromobilität einnehmen können.

Gibt es auch Nachteile?
Die Reichweite und Einsatzdauer ist durch die Batteriekapazität limitiert. Denn auch das Anheben der Container, das Verpressen und das Absenken brauchen viel Strom. Zudem ist wegen der fehlenden Motorenheizung das Wohlfühlklima in der Fahrerkabine nicht möglich. Die Fahrerinnen und Fahrer können also im Winter nicht mehr im T-Shirt arbeiten (lacht).

Kann die Firma E. Bigler Transporte AG mit der Photovoltaik-Anlage auf den Dächern ihrer Einstellhallen genügend Strom für die Fahrzeuge selber produzieren?
Aktuell funktioniert der Kreislauf noch über die Einspeisung ins Netz. Sobald es wirtschaftlich vertretbar ist, werden wir den selbstproduzierten Strom direkt verwenden. Das Ziel heisst autark zu werden, die Photovoltaik-Anlage und die Speicherkapazität auszubauen. Mit der aktuellen Anlage produzieren wir über 100'000 Kilowattstunden pro Jahr, das würde für drei bis vier elektrische Sammelfahrzeuge genügen.

Einer der beiden Lastwagen ist der erste dieser Art in der Schweiz. Können Sie dazu etwas sagen?
Ja es ist der erste eLKW eines Herstellers, der als solcher konzipiert und gebaut wurde, bisher wurden herkömmliche Dieselfahrzeuge umgebaut und elektrifiziert. Weil es das erste Fahrzeug dieser Art in der Schweiz ist, schaut nun die ganze Transportbranche des Landes auf uns und wir stehen in regem Kontakt mit vielen Firmen. Zudem können wir direkte Vergleiche ziehen, weil wir zwei verschiedene Fahrzeuge auf dem gleichen Gebiet und mit den gleichen Aufgaben zirkulieren lassen. Wir analysieren jede Fahrt akribisch, dadurch erwarten wir aussagekräftige Erkenntnisse.

Interview Peter Pflugshaupt

Der Volvo FE Electric der Firma E. Bigler Transporte ist seit Anfang Jahr in Muri-Gümligen im Einsatz. **Bild: zVg**

So kamen die Kinderzeichnungen auf die elektrischen Kehricht-Lastwagen

Die ursprünglich Mitte Mai 2020 geplanten Workshops auf der Sammelstelle der Firma E. Bigler Transporte AG zum Thema «Abfallentsorgung/Recycling» für SchülerInnen des Schulhauses Aebnit mussten wegen Corona abgesagt werden.

Geschäftsführer Reto Lauper hat später wieder mit der zuständigen Lehrerin Yvonne Wyss Kontakt aufgenommen, um zu fragen, ob die SchülerInnen Interesse hätten, Zeichnungen für die eLKW-Beschriftung zu machen. Kinderzeichnungen sind sehr passend zum Slogan «Für unsere Zukunft».

Am 18. August 2020 besuchte dann eine 2. Klasse mit 20 SchülerInnen das Gelände der Firma E. Bigler Transporte an der Feldstrasse zu einem Workshop zum Thema «Recycling und Kehrichtlastwagen». Mit den gesammelten Eindrücken haben sich dann die jungen KünstlerInnen ans Werk gemacht und Zeichnungen angefertigt.
Seit Montag fahren die beiden eLKW beschriftet. Auf beiden Seiten der Lastwagen wird mit einer Widmung den kleinen KünstlerInnen für ihren tollen Einsatz gedankt.