

22. Oktober 2025

Rückblick und Erfahrungen nach einem Jahr BEV Scania bei den FBB Unternehmen

Als erstes Transportunternehmen in der Schweiz durfte im Frühsommer 2024 die FBB Unternehmen den ersten vollelektrischen Scania 45R A 4x2 NB in Betrieb nehmen. Nun ist die Zeit gekommen, um ein erstes Resumée des ersten Jahres zu ziehen.

Im Juni 2024 konnte die FBB Unternehmen als erstes Transportunternehmen in der Schweiz eine vollelektrische Scania Sattelzugmaschine vom Typ 45R A 4x2 NB in Betrieb nehmen. Bereits einige Wochen später stiess auch bereits eine zweite, identische Sattelzugmaschine zum Fuhrpark hinzu und seither werden diese beiden Fahrzeuge in unterschiedlichsten Einsatzbedingungen eingesetzt und tagtäglich auf Herz und Nieren getestet.

Battery Electric Vehicle ist reine Kopfsache

Für Dominik Tanner, Beschaffung Fuhrpark & Werkstatteleiter, ging damals eine intensive und äusserst anspruchsvolle Zeit zu Ende, galt es doch für das Unternehmen den Blick nach vorne zu werfen und offen für Neues und neue Technologien zu sein, wie z.B. den Einsatz von vollelektrischen Nutzfahrzeugen. So mussten erste Angebote eingeholt werden, die TCO-Kosten auseinandergenommen und mit den eigenen Kennzahlen ergänzt und alles wieder von neuem gerechnet werden. Eine intensive Zeit, welche jedoch das Wissen und Verständnis von Dominik zu dieser neuen Technologie enorm erweitert hat. Dies musste er dann auch erfahren, als es darum ging, interessierte und «offene» Fahrer für die beiden BEV-Scania zu finden. Mit Thomas Lee auf der ersten und Laianna Zwahlen auf der zweiten sind heute zwei damit unterwegs, die ihr Fahrzeug nie mehr hergeben würden oder nur noch durch ein neues Tauschen würden.

Bereits weit über 150'000 Kilometer zurückgelegt

Während dieser Zeit konnte die erste BEV Sattelzugmaschine bereits deren 85'000 und das später in Betrieb genommene Fahrzeug auch bereits deren 67'000 Kilometer zurücklegen. Liess man es am Anfang eher noch etwas «gemütlich oder vorsichtig» angehen, so stehen die beiden vollelektrischen Sattelzugmaschinen heute tagtäglich im harten Einsatz, immer dort wo man diese gerade am besten brauchen und einsetzen kann. Sei dies beim Transport von Komponenten von der Kiesgrube ins Betonwerk oder im Langstreckeneinsatz in den Basler Rheinhafen. Schnell kam über die neuen Fahrzeuge grosse Freude auf und bestätigten das, was Dominik Tanner schon während seinen Vorbereitungsarbeiten immer wieder zu verstehen gab. Aber damals wurde das Ganze noch mit kritischen Augen zur Kenntnis genommen.

Unterschiedlichste Einsatzanwendungen

Anfänglich war im Betrieb eine gewisse Zurückhaltung zu spüren, was den Einsatz der beiden BEV-Scania betraf. Doch mit jedem weiteren Einsatz stieg aber auch das Vertrauen in das neue Fahrzeug mit seinem vollelektrischen Antrieb, seinem etwas längeren Radstand und höheren Leergewicht. Doch heute kommen die beiden Sattelzugmaschinen für den Transport von Komponenten, ausgebautem Strassenas-



phalt wie Transport von frischem Neu-Asphalt, Wandkies oder auch normalem Aushub-Material zum Einsatz. Überwiegend in der Region des Zürcher Oberlandes oder auch mit Asphalt-Reststoffen nach Basel in den Rheinhafen. Also alles ganz «normale» Einsätze, einfach nur mit einem vollelektrischen Antrieb. Schon kurz nach den ersten Einsätzen konnte mit Genugtuung festgestellt werden, dass die beiden neuen Fahrzeuge gleichwertig eingesetzt werden können. Durch den etwas längeren Radstand und der optimalen Gewichtsverteilung sind sogar Kiesgruben-Einsätze möglich, da der tiefe Schwerpunkt und das höhere Leergewicht eine optimale Traktion ergeben.

Ladeinfrastruktur mit Potenzial, Reichweiten übertroffen

Trotz über 150'000 zurückgelegten Kilometern musste oder wurde noch keine einzige Kilowatt-Sunde an einer externen Ladeinfrastruktur nachgeladen. Obschon man sich bewusst war, dass die eigene 100 kW oder zwei Mal 50 kW Ladeinfrastruktur sehr minimal ausgelegt war, hat es bis heute problemlos funktioniert. Dies auch, da die Fahrzeuge entweder über Mittag oder über Nacht wieder aufgeladen werden. Dies ist umso wichtiger, da die Fahrzeuge untertags nicht nachgeladen werden können, da die Infrastruktur im Werk Hinwil sehr viel Energie benötigt. Bei den ersten Berechnungen ging man von einem Streckenprofil mit regionalen Mischeinsätzen aus, wobei eine Reichweite von 340 km beim neuen Fahrzeug und einer Reichweite von 295 km bei einer alterungsbedingten Batterie von max. Minus 20% in Aussicht gestellt wurde. Ein Jahr später sieht alles viel besser aus als in den ersten Berechnungsmodellen kalkuliert wurde. So steht heute eine maximal erreichte Distanz ohne Zwischenladen von 466,5 km zu Buche, was in den kühnsten Träumen nicht für möglich gehalten wurde.

Energiebedarf hängt von vielen Faktoren ab

Einen Erfahrungswert betreffend Energieverbrauch konnte nicht genannt werden, hängt dieser doch von sehr vielen Faktoren wie Wetter, Topografie, Gewicht usw. ab. Was man aber bei den beiden BEV-Sattelzugmaschinen sehr gut feststellen konnte, ist die «schwere» des Gasfusses. Während es Thomas Lee gerne eher etwas «gemütlicher» nimmt und mit max. 79 km/h unterwegs ist, geniesst Laianna Zwahlen den Elektro-Power doch öfters und geniesst dabei gerne eine Höchstgeschwindigkeit von 83 km/h. Dass daraus unterschiedliche Energieverbräuche resultieren, kommt beim Elektro-Power noch fast etwas deutlicher zum Tragen als mit herkömmlichen Dieselfahrzeugen. Dennoch ist man von den Verbräuchen äusserst positiv überrascht, welche in vieler Hinsicht deutlich positiv übertroffen wurden.

Persönliche Highlights

Angesprochen, welches seine persönlichen Highlights im ersten Betriebsjahr waren, musste Dominik Tanner nicht lange überlegen. Da war einmal ein Aushub in Amden zu erledigen, wo es leer hinauf nach Amden ging und voll beladen mit 42 t wieder hinunter nach Weesen. Zum Glück mussten die Fahrzeuge zuerst leer hinauffahren und so etwas Energie verbrauchen, sonst hätte die rekuperierte Energie bei der Talfahrt gar keinen Platz in der Batterie gehabt. Oder anders in Zahlen ausgedrückt; Energiebedarf nach Amden 8%, rekuperierte Energie bei der Talfahrt 10%. «So sollte es doch immer sein», meine Dominik mit einem breiten Lachen im Gesicht. Aber auch eine Fahrt in einer Kiesgrube ist ihm noch in bester Erinnerung geblieben, wo

der Schlepper ohne Probleme wieder hinausfahren konnte, was mit einer «normalen» Sattelzugmaschine nie möglich gewesen wäre.

Fazit nach den ersten 15 Monaten

Zurückblickend auf die ersten 15 Monate kann ein durchwegs positives Feedback gezogen werden. Die im Vorfeld getätigten Abklärungen und Berechnungen konnten bestätigt, wenn gar nicht noch im positiven Sinne übertroffen werden. Je nach Einsatz liegt die Wirtschaftlichkeit für den Unternehmer höher als mit einem herkömmlichen Diesel-Fahrzeug. Ein wichtiges Puzzle ist nach wie vor der Fahrer. Wenn dieser positiv eingestellt ist und Freude an neuen Technologien hat, dann gewinnen Unternehmung und Fahrer. Die Unternehmung durch eine höhere Wirtschaftlichkeit und CO₂-freien Transporten und der Fahrer von mehr Leistung und einem noch höheren Fahrkomfort. «Man wird auf jeden Fall das Ganze weiterhin mit Argus-Augen beobachten und je nachdem wie die Politik die Weichen stellt, auch entsprechend handeln», so Dominik Tanner abschliessend.

Was die Zukunft wohl bringen wird

Dafür braucht es fast schon einen „Blick in die Glaskugel“. Noch ist unklar, ob die vom UVEK angekündigten Änderungen zur Weiterentwicklung der LSWA bereits verbindlich sind. Um auf die bevorstehenden Herausforderungen in der Transportbranche optimal vorbereitet zu sein, werden verschiedene Optionen sorgfältig geprüft und mögliche Szenarien detailliert durchgerechnet. Eine finale Entscheidung kann derzeit mit den vielen Unsicherheiten noch nicht gefällt werden und steht somit noch aus.

Hier geht es zum Video: <https://www.youtube.com/watch?v=0NkQKkcBiKU>



Die beiden neuen BEV Scania der FBB Unternehmen haben bereits ein erstes Einsatzjahr hinter sich. Dominik Tanner, Beschaffung Fuhrpark und Werkstattleiter, ist nach dem ersten Einsatzjahr des Lobes voll von den beiden BEV Scania.



Selbst Einsätze in Kiesgruben sind problemlos möglich.

Weitere Informationen erhalten Sie von:

Tobias Schönenberger, Senior Marketing Advisor

Telefon: 044 800 13 64, E-Mail: tobias.schoenenberger@scania.com

Manuel Manser, Leiter Marketing & Kommunikation

Telefon: 044 800 14 85, E-Mail: manuel.manser@scania.com

Scania ist ein weltweit führender Anbieter von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern Oftringen und Kunden treiben wir den Übergang zu einem nachhaltigen Transportsystem voran. 2022 lieferten wir 80'238 Lkw, 4'994 Busse und 13'400 Industrie- und Schiffsmotoren an unsere Kunden aus. Der Nettoumsatz belief sich auf mehr als 170 Milliarden SEK, wovon über 20 Prozent auf den Service entfielen. Scania wurde 1891 gegründet, ist in mehr als 100 Ländern tätig und beschäftigt fast 57'000 Mitarbeiter. Forschung und Entwicklung sind hauptsächlich in Schweden angesiedelt. Die Produktion findet in Europa und Lateinamerika statt, mit regionalen Produktzentren in Afrika und Asien. Scania ist Teil der TRATON GROUP, weitere Informationen finden Sie unter: www.scania.com