



## Schöni Transport testet E-Trailer von Trailer Dynamics

Mit dem erstmaligen Einsatz eines elektrifizierten Aufliegers im Schweizer Strassengüterverkehr erreicht die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte eine neue Stufe. Die Schöni Transport AG testet seit Mitte April 2026 einen sogenannten E-Trailer im regulären internationalen Linienverkehr. Das Projekt steht exemplarisch für aktuelle Bestrebungen, Effizienz und Emissionsreduktion im Schwerverkehr miteinander zu verbinden.

von Redaktion Swisstrans Magazin

(Rothrist) Nach vorgängigen Tests in Nordeuropa wird die Technologie nun erstmals unter Schweizer Einsatzbedingungen erprobt. Der Pilotbetrieb erfolgt auf einer internationalen Route zwischen Rothrist und dem Raum Mailand. Dabei wird der Trailer im täglichen Umlauf eingesetzt, wodurch realitätsnahe Daten zu Energieverbrauch, Reichweite und Betriebseffizienz gewonnen werden sollen.

Der eingesetzte Auflieger stammt vom Technologieanbieter Trailer Dynamics GmbH und verfügt über eine integrierte elektrische Antriebsachse. Diese unterstützt die Zugmaschine aktiv und übernimmt einen Teil der Antriebsleistung. Im Unterschied zu reinen Elektro-Lkw kann der E-Trailer sowohl mit batterieelektrischen als auch mit konventionellen Diesel-Zugmaschinen kombiniert werden.

### Potenzial für Reichweite und Emissionsreduktion

Die Kombination aus Zugmaschine und elektrifiziertem Trailer eröffnet insbesondere im internationalen Verkehr neue Einsatzmöglichkeiten. Gemäss den bisherigen Tests und Simulationen kann die Reichweite von batterieelektrischen Sattelzugmaschinen deutlich erhöht werden – im Idealfall um bis zu 100 %. Gleichzeitig lässt sich bei Diesel-Fahrzeugen der Kraftstoffverbrauch signifikant senken.

Auch im Hinblick auf die Emissionen zeigt die Technologie Wirkung: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Fahrbetrieb können um rund 40 % reduziert werden. Ergänzt wird dies durch die Möglichkeit, den Trailer unabhängig von der Zugmaschine über leistungsfähige DC-Ladeinfra- ▶

struktur zu laden. Ladeleistungen von bis zu 350 kW ermöglichen eine vergleichsweise flexible Integration in bestehende Logistikprozesse.

### **Pilotbetrieb als Grundlage für Skalierung**

Der laufende Testbetrieb dient primär der Datenerhebung unter realen Bedingungen. Neben unterschiedlichen Lastzuständen spielen dabei auch Faktoren wie Topografie, Verkehrsaufkommen und Streckenprofil eine Rolle. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen in die Weiterentwicklung der Technologie einfließen und als Entscheidungsgrundlage für einen möglichen breiteren Einsatz dienen.

Im Fokus steht dabei insbesondere die Frage, in welchen Einsatzszenarien sich der E-Trailer wirtschaftlich betreiben lässt. Erste Einschätzungen gehen davon aus, dass Distanzen im Bereich von 500 bis 600 Kilometern besonders geeignet sein könnten.

### **Einordnung im Kontext der Dekarbonisierung**

Der Einsatz elektrifizierter Trailer ist Teil einer breiteren



Entwicklung im Strassengüterverkehr, bei der unterschiedliche Technologien parallel getestet werden. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen und alternativen Kraftstoffen rücken zunehmend hybride Konzepte in den Fokus, die bestehende Flotten schrittweise transformieren können.

Der E-Trailer stellt in diesem Zusammenhang einen modularen Ansatz dar, da er unabhängig von der Zugmaschine eingesetzt werden kann. Dies könnte insbesondere für Transportunternehmen relevant sein, die ihre Flotten nicht vollständig erneuern, sondern schrittweise dekarbonisieren wollen. ✖

**Loginfo24**  
Logistics around the clock



**Jetzt informiert bleiben und den Loginfo24-Newsletter abonnieren:**  
[www.loginfo24.com/newsletter](http://www.loginfo24.com/newsletter)