

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck AG

Presse-Information

8. Juli 2024

Mercedes-Benz eActros 600 im praxisnahen Fahreinsatz bei der „eActros 600 Driving Experience“ in Wörth

- Seriennahe Prototypen des eActros 600 sind im Test auf fernverkehrstypischen Routen unterwegs.
- Kennzeichen des eActros 600 sind unter anderem seine aerodynamische ProCabin wie auch seine kraftvolle Beschleunigung, das ruhige Fahrverhalten und die reichweitensteigernde Rekuperation.
- Systeme wie Predictive Powertrain Control, Active Brake Assist 6 oder Active Sideguard Assist 2 sorgen im eActros 600 für mehr Komfort und Sicherheit während der Fahrt.
- Neue eActros 600 Experience World präsentiert Gesamtsystem rund um den eActros 600 mit Blick auf Profitabilität und Nachhaltigkeit, Services und Ladeinfrastruktur.

Leinfeld-Echterdingen/Wörth am Rhein – Er sieht futuristisch aus, gleitet sehr geräuscharm über die Straßen, ist lokal CO₂-neutral unterwegs und ermöglicht ohne Zwischenladen eine Reichweite von circa 500 Kilometern¹ – hat also das Zeug dazu, den Straßengüterfernverkehr zu revolutionieren. Doch wie fährt sich der eActros 600 in der Praxis? Antworten auf diese Frage gibt die von Mercedes-Benz Trucks in Wörth veranstaltete „eActros 600 Driving Experience“. Internationalen Journalisten und Influencern demonstriert der Hersteller dabei, was in dem speziell für den Fernverkehr konzipierten E-Lkw steckt und mit welchen äußeren und inneren Werten er den Kunden einen Mehrwert bieten kann.

Mercedes-Benz Trucks hat für die „eActros 600 Driving Experience“ drei Strecken konzipiert, die jeweils vom Kundencenter Wörth aus durch Teile der Landkreise Südliche Weinstraße und Germersheim mit einer guten Mischung aus Autobahn, Bundesstraße, Kraftfahrstraße und Industriegebiet den Einsatz eines eActros 600 in

¹ Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2 Sattelzugmaschine mit 40t Gesamtzuggewicht bei 20°C Außentemperatur im Fernverkehreinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

der täglichen Praxis sehr gut abbilden. An das Fahrzeug war ein Standardauflieger angehängt, das kombinierte Gesamtzuggewicht lag bei rund 40 Tonnen.

Aerodynamisches Design und innovative Antriebstechnologie

Vor Beginn der Fahrt fällt unweigerlich die Außenoptik des eActros 600 ins Auge. Die gesamte Formgebung der futuristisch designten ProCabin wurde von Mercedes-Benz Trucks auf eine besonders effiziente Aerodynamik ausgelegt, um so den Energieverbrauch zu verringern. Dann geht es los – und man hört nichts außer dem Kompressor, dem Abrollgeräusch der Reifen und dem Wind. Kaum hat man den Fuß von der Bremse genommen, rollt der E-Lkw sofort an. Einmal mehr vermitteln allein schon diese ersten Erfahrungen einen Eindruck von der Faszination des batterieelektrischen Fahrens mit dem eActros 600.

Dieser Eindruck verstärkt sich auf der weiteren Fahrt noch mehr. Denn unterwegs auf der Autobahn sowie auf der Bundes- und Kraftfahrstraße mit unterschiedlicher Topographie wie auch durch Industriegebiete und Ortschaften hindurch fällt unmittelbar das entspannte Dahingleiten auf, Schalt- beziehungsweise Zugkraftunterbrechungen spürt der Fahrer kaum. Über den gesamten Drehzahlbereich stellen die Elektromotoren das gleiche hohe Drehmoment zur Verfügung, die so kraftvolle wie mühelose Beschleunigung des eActros 600 macht sich selbst unter Volllast in jeder Verkehrssituation bemerkbar. Eigens für den Einsatz im Fernverkehr hat der Hersteller eine auf 800 Volt ausgelegte E-Achse mit zwei Elektromotoren und Vier-Gang-Getriebe entwickelt. Die E-Motoren generieren eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von 600 kW.

Vorausschauende Antriebsstrangregelung

Darüber hinaus verfügt der eActros 600 über die explizit auf den E-Antrieb abgestimmte Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control (PPC). Die vorausschauende Antriebsstrangregelung berücksichtigt automatisch Topografie, Straßenverlauf und Verkehrszeichen für eine möglichst effiziente Fahrweise. Dabei werden nun auch die Routeninformationen des Navigationssystems miteinbezogen, um eine bessere Erkennung vorausliegender Streckenereignisse zu ermöglichen. So kann der Fahrer unnötiges Bremsen, Beschleunigen und Schalten vermeiden und die Batterieenergie möglichst effizient nutzen. Wie die Fahrt deutlich macht, hängt der Verbrauch selbstverständlich auch immer vom eingestellten Fahrmodus ab. So steht zum Beispiel der Modus „Range“ für eine Beschränkung auf 70 Prozent Motorleistung und 82 km/h, der Modus „Economy“ für 85 Prozent und 85 km/h sowie der Modus „Power“ für 100 Prozent und 90 km/h.

Wie bei der „Driving Experience“ ebenfalls gezeigt wird, sind für die PPC im Bordcomputer zudem ganz individuelle Einstellungen möglich. So beispielsweise für Rollphasen die obere Geschwindigkeitstoleranz von 2 bis 10 km/h und die untere Geschwindigkeitstoleranz von -1 bis -10 km/h. Überdies lässt sich festlegen, wie sehr die Geschwindigkeit auf eine Kurve hin reduziert werden soll. Das Ausrollen auf Streckenereignisse wie beispielsweise Stopp- und Vorfahrtzeichen oder Kreisverkehre lässt sich ebenfalls einstellen. Dies gilt auch für die sogenannte Senkenschwungspitze, um auf Gefällstrecken die Geschwindigkeit vor einem erneuten Anstieg mitzunehmen.

Energieeffizienz und Batteriekapazität

Während der „eActros 600 Driving Experience“ lässt sich zugleich jederzeit verfolgen, wie nachhaltig der eActros 600 seine Energie mithilfe der intelligenten Rekuperation nutzt. Denn bei jedem Bremsvorgang oder durch aktives Betätigen des Lenkstockhebels in der Rollphase wandelt der Elektromotor die Bewegungsenergie in elektrische Energie um. Die so gewonnene Energie wird in die Batterien des E-Lkws zurückgeführt und sorgt damit für eine höhere Reichweite. Situationsabhängig kann der Fahrer zwischen fünf verschiedenen Bremsstufen wählen. Ganz nach Wunsch lässt sich im digitalen Cockpit auf dem Touchscreen auch das One-Pedal-Driving aktivieren – also die Verzögerung per Rekuperation ohne Betätigung der mechanischen Bremse.

Über den Ladezustand der Batterien, die verbleibende Reichweite sowie den aktuellen und durchschnittlichen Energieverbrauch in kWh pro 100 Kilometer informiert kontinuierlich eine Anzeige im Multimedia Cockpit Interactive 2.

Stichwort Energie: Der eActros 600 verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 207 kWh², woraus sich eine installierte Gesamtkapazität von 621 kWh ergibt. Die Batterien basieren auf der Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie und zeichnen sich durch eine hohe Lebensdauer aus. Neben dem CCS-Laden mit bis zu 400 kW wird das Fahrzeug später auch das Megawattladen (MCS) ermöglichen. Dann können die Batterien an einer entsprechenden Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung in circa 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufgeladen werden³. Im April 2024 hatten Mercedes-Benz Trucks Entwickler erstmals in einem internen Test den eActros 600 mit 1.000 Kilowatt erfolgreich geladen. Mercedes-Benz Trucks war umfassend an der Entwicklung des neuen, branchenweit gültigen MCS-Ladestands beteiligt.

Anwendungstool für Routenanalyse und reale Fahrt

Um schon im Vorfeld vom Rechner aus prüfen zu können, wie eine geplante Strecke mit einem E-Lkw realisierbar ist und wo das Fahrzeug möglicherweise geladen werden muss, hat Mercedes-Benz Trucks ein kostenloses Anwendungstool entwickelt: die „eTruckReady“-Webanwendung. Zunächst wählt man den Fahrzeugtyp und die Variante aus – im Falle des eActros 600 das Fahrgestell 6x2, das Fahrgestell 6x2 mit Anhänger oder die Sattelzugmaschine 4x2 –, anschließend dann den Aufbau beziehungsweise Trailer mit oder ohne Kühlung und individuell einstellbarer Kühltemperatur. Neben der eigentlichen Wegstrecke sind zudem Parameter wie Tag und Uhrzeit, Außentemperatur sowie Zuladung konfigurierbar. Das Tool berechnet daraufhin unter Berücksichtigung der Topographie die Route und zeigt an, ob sie mit den eingegebenen Parametern elektrisch fahrbar ist – inklusive Gesamtdistanz und Fahrtdauer. Falls die Batteriekapazität nicht ausreichend ist, können Wegepunkte eingefügt werden, um das Fahrzeug nachzuladen. So entsteht ein für die Kunden realistisches und aussagekräftiges Nutzungsprofil.

² Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

³ Basierend auf internen Simulationen, da ein verbindlicher und einheitlicher Megawatt Charging System (MCS) Standard aktuell noch in Erarbeitung ist.

Weitere Informationen zur „eTruckReady“-Webanwendung unter:
www.etruckready.mercedes-benz-trucks.com

Bei der 72 Kilometer langen Rundstrecke vom Kundencenter Wörth über die A65 Richtung Landau, kleinere Landstraßen und ein Industriegebiet auf die B 272 in Richtung Schwegenheim, vorbei an Hochstadt und Weingarten schließlich über die B9 zurück zum Kundencenter prognostiziert eTruck Ready bei Start mit 64 Prozent Ladezustand und 40 Tonnen Gesamtgewicht einen Rest-Ladezustand von 49 Prozent. Nach der gut einstündigen Fahrt bei moderaten Temperaturen mit einem seriennahen Prototypen des eActros 600 bestätigte die Anzeige im Display mit einem Ladezustand von 49 Prozent die eTruck Ready Prognose.

Der tatsächliche Verbrauch und die resultierende Reichweite sind von vielen Faktoren abhängig. Maßgeblich sind neben Gewicht, Fahrzeugausstattung und Reifen-Rollwiderstand auch Temperatur, Wetterbedingung, Verkehrsaufkommen, Topographie, Fahrmodus und natürlich Fahrweise. Insofern hat bei der eActros 600 Driving Experience jeder Fahrer die Gelegenheit, sich an der eTruck Ready Prognose zu messen.

Ganzheitliches Konzept der integralen Sicherheit

Mit dem eActros 600 treibt Mercedes-Benz Trucks auch seine Vision vom unfallfreien Fahren weiter voran. Die verbauten Sicherheitsassistenzsysteme gehen dabei wie schon in früheren Jahren bei den Fahrzeugen des Herstellers in vielen Bereichen über die gesetzlichen Vorschriften hinaus. Das gilt auch für die von der EU-Kommission verabschiedete General Safety Regulation. Die Regularie schreibt seit 1. Juli 2024 für alle Neufahrzeuge weitere Systeme als Serienausstattung vor. Das Sicherheitskonzept des eActros 600 beruht dabei auf der Weiterentwicklung bewährter Sicherheits-Assistenzsysteme⁴. Dabei hat Daimler Truck eine neue Elektronikplattform entwickelt, die durch die sogenannte Sensorfusion zur Verschmelzung von Radar- und Kameradaten einen noch großflächigeren Blick nach vorne und zur Seite ermöglicht. Die Elektronikplattform bietet eine 20-fach höhere Datenverarbeitung, die insgesamt sechs verbauten Sensoren können nun einen Winkel von 270 Grad um das Fahrzeug herum abdecken. Durch den deutlich vergrößerten Blickwinkel können die verbauten Assistenzsysteme ihre Stärken noch besser ausspielen.

Ein gutes Beispiel für die Effizienz der 270-Grad-Fusionstechnologie ist der Active Brake Assist 6. Der neueste Notbremsassistent von Daimler Truck kann durch die vergrößerte Umgebungserfassung noch schneller auf kritische Situationen reagieren – etwa beim Auffahren auf stehenden oder fließenden Verkehr. Außerdem kann das System ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende oder Radfahrende in der Spur – ob kreuzend oder entgegenkommend – erkennen. Vor einer potenziellen Kollision kann der ABA 6 bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand auf zu Fuß Gehende und Radfahrende durchführen. Ein weiterer Mehrwert des ABA 6 besteht in der Mehrspurüberwachung in einer Entfernung von bis zu circa 180 Metern nach vorne für eine noch bessere

⁴ Mercedes-Benz Trucks verfolgt bei allen Assistenzsystemen das Ziel, den Fahrer innerhalb der Systemgrenzen beim Führen des Fahrzeugs so gut wie möglich zu unterstützen. Der Fahrer bleibt jedoch, wie auch gesetzlich normiert, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich.

Gefahrenerkennung unter anderem auch zum Beispiel in autobahnüblichen Kurvensituationen.

In welchem Maße die Ausstattung der Fahrzeuge mit nun sechs Sensoren und der damit verbundene vergrößerte Blickwinkel die Verkehrssicherheit insbesondere in Abbiegesituationen erhöhen können, zeigt sich auch am Active Sideguard Assist der zweiten Generation (ASGA 2). Der ASGA 2 überwacht beim Abbiegen den Verkehr nun neben der Beifahrer- auch auf der Fahrerseite, zudem verfügt er über ein intelligentes Spurwechselwarnkonzept in Abhängigkeit von der eigenen Position in der Fahrspur kann die Fahrerinnen und Fahrer auf beiden Seiten beim Spurwechsel unterstützen.

Ebenfalls von der 270-Grad-Fusionstechnologie profitieren weitere Systeme wie der Active Drive Assist 3 für teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2), der Front Guard Assist zur Überwachung des Verkehrsraums vor dem Fahrzeug und der Traffic Sign Assist zur Verkehrszeichenerkennung in Echtzeit. Darüber hinaus ist das Fahrzeug mit einem externen Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) ausgestattet, damit insbesondere zu Fuß Gehende oder Radfahrende den geräuscharmen Elektro-Lkw in ihrem Umfeld trotzdem bemerken können.

Experience World – eTruck Charging Park – TruckCharge

Zur „eActros 600 Driving Experience“ gehört auch der Besuch der erst im Juni 2024 im Kundencenter Würth eröffneten eActros 600 Experience World. In dem sehr modern gestalteten Pavillon präsentiert Mercedes-Benz Trucks sein batterieelektrisches Flaggschiff für den Fernverkehr in den unterschiedlichsten medialen Formaten. So können die Besucherinnen und Besucher zum Beispiel an großen Touchscreens die verschiedenen Aspekte zur E-Mobilität und zum eActros 600 erkunden – insbesondere im Hinblick auf Komfort & Design, Profitabilität, Energiekosten und Services wie etwa das eConsulting. An der Außenwand zeigt eine 23 Meter lange LED-Wand mehrere bildstarke Filme zum eActros 600. Highlight des Pavillons ist schließlich die Präsentation des Fahrzeugs in einem offenen Halbkreis auf einer Fläche von 120 Quadratmetern mit einer 40 Quadratmeter großer LED-Wand und einer Lichtinstallation.

Darüber hinaus können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im eTruck Charging Park gegenüber des Kundencenters mehrere Ladesäulen verschiedener Hersteller in unterschiedlichen Konfigurationen in Augenschein nehmen. Experten von Mercedes-Benz Trucks beraten Kunden hier zu Themen wie Hardware, Installation, Solaranlage oder Batteriespeicher sowie zur intelligenten Steuerung von Ladevorgängen. Im eTruck Charging Park sind auch zwei Ladesäulen der „Hypercharger“-Baureihe von Alpitronic installiert. Der Begriff „Hypercharger“ prägt die Produktlinie modular aufgebauter und hochausgereifter DC-Schnellladesäulen des Unternehmens aus Südtirol. Alpitronic ist strategischer Partner rund um den von Mercedes-Benz Trucks seit Neuestem als ganzheitliche E-Mobilitätslösung angebotenen Kauf von Schnellladesäulen.

Alle seine bestehenden und zukünftigen Angebote rund um E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw wie zum Beispiel Beratung, Hardware und digitale Dienste fasst Daimler Truck unter der neuen Marke TruckCharge zusammen. Das Unternehmen will Kunden damit von der Energiegewinnung bis hin zum

Fahrzeuggestaltung ein wirtschaftliches Gesamtpaket anbieten, damit diese das volle Potenzial der Elektrifizierung ausschöpfen können. TruckCharge richtet sich sowohl an Lkw-Flottenbetreiber als auch an Unternehmen aus der Industrie mit eigenem oder fremdbetriebenen Lkw-Fuhrpark. Da in der Regel Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller eingesetzt werden, ist TruckCharge unabhängig von der Lkw-Marke verfügbar. Daimler Truck wird TruckCharge offiziell im Rahmen der IAA Transportation im September 2024 in Hannover lancieren.

Start der Serienproduktion Ende 2024

Mit der Serienentwicklung des eActros 600 befindet sich Mercedes-Benz Trucks auf der Zielgeraden. Um letzte umfangreiche Erfahrungen auf den unterschiedlichsten Strecken in verschiedenen Topografien und Klimazonen mit Blick insbesondere auf den Energieverbrauch und das öffentliche Laden zu sammeln, läuft aktuell noch die „eActros 600 European Testing Tour 2024“ durch über 20 europäische Länder. Zwei seriennahe Prototypen legen dabei jeweils mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht mehr als 13.000 Kilometer zurück. Bislang liegen bereits mehr als 1.000 feste Bestellungen für den eActros 600 vor, und auch die Zahl der Absichtserklärungen liegt im vierstelligen Bereich. Der Beginn der Serienproduktion ist für Ende 2024 geplant.

Ansprechpartner:

Ulrike Burkhart, +49 (0) 160 8613757, ulrike.burkhart@daimler.com

Peter Smodej, +49 176 30936446, peter.smodej@daimlertruck.com

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:
newsroom.daimlertruck.com und www.daimlertruck.com

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem / unserem aktuellen Geschäftsbericht oder im aktuellen Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Daimler Truck im Überblick

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO₂-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit profundem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.