
Die Logistik wird elektrisch

Von Walther Wuttke

Der Verkehrssektor ist in Deutschland für rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich, und Nutzfahrzeuge wie Transporter oder schwere Lkw haben daran mit gut einem Drittel einen hohen Anteil. Ein Weg, diese Emissionen in Zukunft zu senken, ist die Elektrifizierung des Gütertransports. Transportunternehmen und Fahrzeughersteller treiben diese Entwicklung aufgrund eigener Nachhaltigkeitsziele und politischer Vorgaben voran.

Vor allem bei den leichten Nutzfahrzeugen, beispielsweise für Paketsendungen, kleine Gewerbe oder Handwerk, hat sich das Angebot parallel zu den elektrischen Pkw in den vergangenen Jahren deutlich vergrößert, und inzwischen bieten die Hersteller für alle Einsatzzwecke maßgeschneiderte Lösungen an. In Deutschland kommen elektrisch angetriebene Transporter bei den monatlichen Neuzulassungen auf Anteile von mehr als 20 Prozent. Gleichzeitig werden auch zunehmend die schweren Trucks bis 40 Tonnen elektrifiziert.

Um die Belastung durch Schadstoffe in Städten zukünftig zu senken, ist die Zahl der Umweltzonen in den vergangenen drei Jahren um 40 Prozent gestiegen, so das Europäische Institut für Innovation und Technologie (EIT). Im Rahmen des „europäischen Green Deal“ wird diese Entwicklung weiter Fahrt aufnehmen, sodass in absehbarer Zeit weitere Kommunen Fahrzeuge mit Verbrenner in bestimmten Zonen aussperren werden. Elektrische Transporter und emissionsfrei fahrende, schwere Nutzfahrzeuge werden daher in den kommenden Jahren eine ständig wichtigere Rolle in der Logistik übernehmen.

Vor allem die „letzte Meile“ wird dabei mit elektrischen Nutzfahrzeugen bedient werden müssen. Das haben die Unternehmen der Kurier- und Paketbranche erkannt und rüsten auch angesichts des stetig wachsenden E-Commerce ihre Flotten auf die CO₂-freie Zukunft um.

Obwohl die Anschaffungskosten eines E-Transporters höher sind als die eines konventionell angetriebenen Fahrzeugs, sind sie bei den Kosten über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus inzwischen kostengünstiger als Verbrennermodelle. Das liegt am steigenden CO₂-Preis beim Diesel und an den steigenden Mautgebühren für Lkw, die sich ebenfalls zukünftig am CO₂-Ausstoß orientieren. Außerdem verursachen elektrische Nutzfahrzeuge wesentlich geringere Wartungskosten, unter anderem, weil sie weniger Verschleißteile besitzen. Auch bei den Berufskraftfahrern hat sich die anfängliche Skepsis der neuen Technik gegenüber gelegt, denn das elektrische Fahren mit weniger Lärm, weniger Geruch und weniger Vibration senkt nebenbei auch die Stressbelastung hinterm Lenkrad.

Die elektrischen Nutzfahrzeuge eignen sich heute vor allem für den sogenannten Verteilerverkehr, bei dem die tägliche Fahrleistung bei bis zu 300 Kilometern liegt. In Zukunft werden sich die Reichweiten dank weiter optimierter Batterien und höherer Ladeleistung der Charger weiter erhöhen. Mit Einführung der Megawatt-Charger für schwere Trucks wird sich die Elektrifizierung der Logistik weiter durchsetzen.

Neben der Anschaffung der Fahrzeuge stehen die Unternehmen auch vor der Aufgabe, eine passende Ladeinfrastruktur für ihre Logistik-Hubs und Depots aufzubauen. Elektromobilitätsanbieter wie E.ON Drive helfen dabei, Logistikzentren für die elektrische Zukunft fit zu machen. Nach einer Analyse der konkreten Anforderungen, also der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der Flotte sowie den vorhandenen technischen Voraussetzungen erstellen die E.ON-Experten ein Konzept für das Laden über Nacht und zwischen den Fahrten und übernehmen danach von der Planung über den Bau bis hin zur Inbetriebnahme alle weiteren Schritte. Am Ende steht eine maßgeschneiderte Lösung für die individuellen Ladebedürfnisse des Unternehmens. Außerdem berät E.ON Flottenbetreiber zu den staatlichen Förderungen für den Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur.

Für Christian Hallelov, Head of Transport bei E.ON Drive, ist „eine bedarfsgerechte und zuverlässige Ladeinfrastruktur eine Grundvoraussetzung für den Umstieg auf elektrische Nutzfahrzeugflotten. Dazu gehört das Laden während der nächtlichen Standzeiten im Depot sowie bei längeren Routen die öffentlichen High-Power-Charger.“ Und: „Logistikzentren und Lagerhäuser können je nach Standort, Größe und den spezifischen logistischen Anforderungen, die sie bedienen, beide Ladeanforderungen erfüllen.“ (aum)

Bilder zum Artikel



Elektro-Lkw an einer Schnellladesäule von E.ON Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/E.ON



Elektro-Lkw an einer Schnellladesäule von E.ON Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/E.ON
