

# Flinke Branche will mehr Geld für Elektrofahrzeuge

## Kep-Dienste Ungenügende finanzielle Förderung bedauert

Von Hans-Peter Teufers

Ob grüne Logistik oder alternative Antriebe – das Bemühen um Nachhaltigkeit ist aus dem Alltag von Kep-Unternehmen nicht mehr wegzudenken. Das wurde auf dem 15. Europäischen KEP-Kongress deutlich (DVZ 24.11.2009, Seite 6). Hier plädierte die Branche für mehr öffentliche Förderung beim Einsatz von Elektrofahrzeugen.

In der Praxis treten noch viele Fragen auf: Wie lassen sich CO<sub>2</sub>-Ziele im harten Wettbewerb realisieren? Gibt es finanzielle Anreize für hohe Investitionen in Zukunftstechnologien? Sind das überhaupt Zukunftstechnologien, und wie kann man das bezahlen? Das waren einige der Problemstellungen, die Vorträge und Diskussionen auf dem Branchentreff beherrschten.

Nur eine Fülle von Einzelmaßnahmen sorgt für nachhaltiges Wirtschaften, sagte DPD-Geschäftsführer Dr. Armin Bohnhoff. Sie führen nachweislich zu einer Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz und sind Grundlage des DPD-Nachhaltigkeitskonzeptes. 95 Prozent der Emissionen in der DPD-Gruppe werden durch den Transport verursacht; lediglich 5 Prozent fallen bei Gebäuden und Nebenleistungen an. Insofern müssen aus seiner Sicht in erster Linie die Netzwerke optimiert und Transporte von der Luft auf die Straße verlagert werden. Die Fahrzeugflotte, zu der auch Erdgas- und Elektrofahrzeuge gehören, hat ein Durchschnittsalter von zwei bis zweieinhalb Jahren.

Leider können bei weitem nicht alle Potenziale ausreichend genutzt werden, wie beispielsweise der Einsatz überlanger Lkw-Kombinationen.

**Hohe Mehrkosten.** Unzufrieden ist die Kep-Branche auch mit den Finanzierungsmodellen für alternative Antriebe. Hier hatte Markus Schlömann, bei der KfW Bankengruppe in der Förderberatung tätig und für Förderprogramme verantwortlich, einen schweren Stand. Gerade ein Ausgleich von bis zu 80 000 EUR Mehrkosten für alternative Fahrzeugkonzepte wäre für die Einführung von beispielsweise Elektrofahrzeugen eine enorme Unterstützung, hieß es aus dem Publikum. Leider könne die KfW über das Umwelt- und Energieeffizienzprogramm ERP lediglich Darlehen vergeben, wenn auch zu 100 Prozent bei kleineren Unternehmen und



Diskutierten über Nachhaltigkeit (von links): Can Baki (Elektrofahrzeuge Schwaben), Ralf Eschmann (UPS), Dr. Armin Bohnhoff (DPD) und Markus Schlömann (KfW Bank).

zu attraktiven Konditionen. In Einzelfällen sei damit auch im Fahrzeugbereich eine Förderung möglich, allerdings seien tilgungsfreie Anlaufjahre, lange Laufzeiten und Besicherungsmechanismen eher für andere Investitionsvorhaben denkbar. In der Diskussion wurde auf eine fehlende Praktikabilität hingewiesen. Die Finanzierung von Umwelttechnologie im Fahrzeugbereich wird ein zentraler Diskussionspunkt der näheren Zukunft sein.

**Überzeugende Werte.** Deutlich preiswerter als einige Modellvorhaben im Elektromobilitätsbereich und zudem praxiserprobt sind umgerüstete Serienfahrzeuge für den Elektrobetrieb. Can Baki, Geschäftsführer der Elektrofahrzeuge Schwaben GmbH, präsentierte einen sehr pragmatischen, Kep-tauglichen Ansatz. Ein umgebauter Renault Master hat beispielsweise überzeugende Leistungswerte. 325 Nm Drehmoment bei 90 KW und 100 km Reichweite bei – begrenzten – 90 km/h Höchstgeschwindigkeit sind für viele Auslieferungstouren absolut ausreichend.

Ob die Branche tatsächlich auf ein vermeintlich perfektes neues Elektrofahrzeug warten muss oder Fahrzeuge aus dem Bestand durch eine Umrüstung wirtschaftlich weiter genutzt werden können, entscheidet letztlich die Finanzierbarkeit. Rund 39 000 EUR kostet eine Umrüstung. Und auch bei dieser Variante wird die Förderung eine große Rolle spielen.

Ralf Eschmann, Fuhrparkleiter bei UPS Nord, konzentrierte sich vor allem auf alternative Antriebe und stellte die Effizienz der eingesetzten

Betriebsmittel sowie neue Technologien in den Mittelpunkt seiner Ausführungen. UPS veröffentlicht nicht nur seit mehreren Jahren Nachhaltigkeitsberichte mit klaren Reduktionszielen, sondern hat zusätzlich auch weltweit Erfahrungen mit unterschiedlichen alternativen Antrieben gemacht. Dazu zählen hybridelektische, elektrische, CNG-, LNG-, Propan-, und hydraulisch-hybride Antriebe. Über 1800 Fahrzeuge sind weltweit mit diesen Antriebsarten unterwegs und haben seit dem Jahr 2000 bereits mehr als 230 Mio. km zurückgelegt.

**Rollende Labore.** In Deutschland nutzt UPS unter anderem Elektrofahrzeuge im normalen Zustellbetrieb als rollende Labore, um Erfahrungen im Arbeitsalltag zu sammeln. Technisch besonders interessant sind die Fahrzeuge als Auftragskonstruktionen mit 1700 kg Zuladung auf 15 m<sup>3</sup> bei einer Reichweite von 100 km. Eschmann berichtete über den bisher zufriedenstellenden Verlauf des Einsatzes von Elektrofahrzeugen bei UPS in Europa und kündigte für Deutschland weitere fünf Elektrofahrzeuge an.

In der abschließenden Diskussion wurde vor allem deutlich, dass die Kep-Industrie umweltfreundliche und wirtschaftliche Lösungen für den Dauereinsatz im Zustellbetrieb benötigt. Vor dem Hintergrund der derzeitigen großen öffentlichen Aufmerksamkeit für Elektrofahrzeuge ist unverständlich, dass eine ausreichende öffentliche Förderung fehlt. Eine sprunghafte, nachhaltige Entwicklung der Kep-Fuhrparks, aber auch der Automobilindustrie wird dadurch verhindert.

DVZ 1.12.2009