



DER GERÄUSCHLOSE LKW-VERKEHR

Diese vier Lkw-Fahrer aus vier Unternehmen sind aktuell mit vollelektrischen Lkw im Nahverkehr auf Tour. Hier berichten sie über ihre bisherigen, durchaus positiven Erfahrungen.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Daimler Truck AG, INAPA, MAN, Steffen Löffler, Ritter Sport, Wenner Kartonagen

Die volle Leistung liegt sofort an. Doch man hört sie nicht. Es ist ein leises Rauschen, wenn Christian Scholl den Motor des DAF CF Electric mit seinen 210 kW Leistung startet und den 37 Tonnen schweren Sattelzug aus dem Duisburg Intermodal Terminal (DIT) bewegt. Scholl fährt für die Rhenus-Tochter Contargo im Hinterlandverkehr. Schon seit Mai 2019 sind hier im Logport zwei identische DAF CF vollelektrisch im Contain-

ertransport unterwegs. „Ich kenne es nicht anders“, sagt Scholl, der Mitte Juni 2020 als Umschüler zwar auf einem Diesel-Lkw gelernt hat, seither aber unter Strom fährt. Wenige Hundert Meter später steht er vor einem Kreisverkehr im Lkw-Nachmittagsstau. „Diese lauten Dinger machen mich mittlerweile wahnsinnig“, lacht Scholl.

Spätestens bis 2035, das hat der amtierende Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU)

Mitte März noch einmal betont, sollen reine Verbrennermotoren auslaufen. Die Nutzfahrzeugindustrie arbeitet daher mit Hochdruck an alternativen Elektroantrieben. DAF und MAN haben längere Erfahrungen im Praxiseinsatz von mittelschweren und schweren E-Lkw, die Daimler Truck AG testet seit 2018 elf eActros bei 19 Kunden und will sie in der zweiten Jahreshälfte 2021 in Serie auf den Markt bringen. Wie ist daher die Akzeptanz der E-Lkw bei den Fahrern von Contargo,



CHRISTIAN SCHOLL
(28) AUS DINSLAKEN

Die volle Leistung liegt bei meinem DAF CF Electric direkt an. Das erfordert ein anderes Fahrverhalten. Andere Fahrer zeigen ein starkes Interesse.



Inapa, Ritter Sport und Wenner Kartonagen selbst? Christian Scholl etwa ist nach wie vor Feuer und Flamme. „Ich bin sehr stolz darauf, an diesem Zukunftsprojekt zum Klimaschutz teilnehmen zu dürfen“, betont er. „Und überall dort, wo ich mit dem Lkw hinkomme, stoße ich auf ein großes Interesse bei den technikbegeisterten Kollegen. Vor allem, wenn ich mich vorher regelrecht angeschlichen habe.“

Es ist allerdings noch ein langer Weg für den E-Lkw. Der Dachverband der europäischen Fahrzeughersteller (ACEA) hatte zu Beginn dieses Jahres eine Studie zu mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen in Europa veröffentlicht. Von den 6,2 Millionen Lkw in Europa sind demnach nur 0,04 Prozent emissionsfrei unterwegs. Vor allem in der weiter anhaltenden Coronapandemie mit extrem scharf kalkulierten Frachtpreisen bis zur letzten Meile kämpfen gerade kleine und mittelständische deutsche Frachtführer, die nur einen reinen Fuhrpark haben, ums Überleben. Da geht der Blick eher zum Monatsende als zum ökologisch sauberen Horizont. So sind es vorwiegend große Logistiker oder Produzenten im Werkverkehr, die es sich überhaupt leisten können, in derartige Fahrzeuge zu investieren, deren reine Anschaffungskosten derzeit zwei Drittel teurer sind als ein dieselgetriebener Lkw. Sascha Hähne, innovativ denkender Geschäftsführer der Rhenus Transport GmbH, hofft also darauf,

dass bald ein Antrag des Bundesverkehrsministeriums von der EU-Kommission in Brüssel genehmigt wird. „Dann könnten schon einmal bis zu 80 Prozent dieser Mehrkosten gefördert werden“, sagt Hähne.

Eine Frage der Reichweite

Sechs bis acht Jahre soll der DAF von Christian Scholl insgesamt laufen. DAF hat derweil bereits die neue Generation mit rund 700 Kilogramm leichteren Batterien entwickelt. „Über Nacht werden die aktuellen Batterien an einer von zwei eigenen Ladesäulen aufgeladen“, erzählt er. „Das dauert rund sechs Stunden.“ Motor, Kupplung und Getriebe gibt es im E-Lkw nicht mehr. „Im Prinzip funktioniert der elektrische Antrieb wie ein Akkuschauber. Ich fahre in meiner Tagschicht entweder gleich mehrere Touren zwischen den Terminals im Logport oder lange Touren

bis Krefeld oder Oberhausen. Bis der Akku leer ist.“ Die mittlerweile im Dauereinsatz gesicherte Reichweite für den Sattelzug liegt bei rund 110 Kilometern. „Das bedeutet allerdings ein defensives Fahren.“ Wenn Christian es wollte, könnte er auf der zweispurigen Ausfahrt aus dem Terminal an einer Ampel jeden 770er-Scania locker stehen lassen. „Das ist wiederum nicht gut für die Reichweite“, schränkt er ein. „Für einen E-Lkw braucht man schon einen sehr ruhigen Gasfuß.“

Das meint auch Udo Anderer, seit 29 Jahren ein begeisterter Lkw-Fahrer. Genauso lange ist er bei Inapa in Ettlingen beschäftigt. Dort fährt er normalerweise einen dieselgetriebenen MAN in der Nahverkehrsdistribution von Palettenware. „Ich beliefere in Tagestouren vor allem Druckereien, Copyshops oder Schulen im Großraum Karlsruhe“, so Anderer. „Ich beginne gegen sechs Uhr am Morgen mit dem vorgeladenen Lkw und habe pro Tour zehn bis zwölf Abladestellen.“

Das Papiergroßhandelsunternehmen mit 180 Lkw an allen 18 deutschen Standorten testet bereits seit letztem Jahr einen vollelektrischen eActros mit 25 Tonnen Gesamtgewicht, einem 7,30 Meter langen Wechselkoffer plus einer Hebebühne. Auch Anderer gefällt der nahezu geräuschlose Antrieb. „Allerdings muss ich gerade im innerstädtischen Verkehr besonders aufmerksam sein.“



UDO ANDERER
(50) AUS WALDBRONN-REICHENBACH

Das ist eine echte Chance für die Zukunft der Logistik. In der Stadt bedeutet es mehr Umsicht für mich. Denn die Passanten hören mich kaum.



FÜR INAPA aus Ettlingen beliefert Udo Anderer mit seinem 25-Tonner-eActros mit Hebebühne Druckereien im Raum Karlsruhe.



RITTER SPORT aus Waldenbuch testete einen vollelektrischen Mercedes-Benz eActros mit Kühlwechselkoffer von Schmitz Cargobull als 18-Tonner.

KURT FRENZER (51) AUS SINDELFINGEN



Ich pendele mit einem Kollegen in einer Zweierschicht zwischen Lager und Produktion. Für mich ist es ein Privileg, an diesem Test teilzunehmen.

Ein eActros aus der Innovationsflotte

Seit 2020 befindet sich der eActros in der zweiten Phase seiner Praxiserprobung als Teil der sogenannten Innovationsflotte. „Zu den zahlreichen bei den Praxistests gewonnenen Erkenntnissen zählt, dass die rund 200 Kilometer Reichweite des eActros sich als absolut realistisch erwiesen haben“, sagt Dr. Dalibor Dudic, „und das unabhängig von Zuladung, Streckenverlauf oder Topografie.“ Das erste Fazit: Der eActros steht im städtischen Verkehr, bei Autobahn- oder Überlandfahrten einem konventionellen Diesel-Lkw in Sachen Verfügbarkeit und Leistungserbringung in nichts nach. Das Kühlsystem für die Ladung, aber auch die Klimaanlage sind beide elektrisch betrieben und haben sowohl bei extremer Hitze als auch bei winterlichen Verhältnissen ohne Einschränkungen funktioniert. „Über Nacht wird die Batterie bei uns in der Halle geladen“, so Anderer. „Aus meiner Sicht ist der E-Lkw eine echte Chance für die Zukunft.“

Das hängt natürlich davon ab, wie viel Energie die Batterien pro Kilogramm leisten werden. „2010 lagen wir noch bei unter 150 Wattstunden pro Kilogramm“, erläutert Dudic, „2020 sind wir in einigen Zelltechnologien bei 250 bis 300 Wattstunden pro Kilogramm. Bis 2030 könnten 400 Wattstunden pro Kilogramm möglich sein.“ Dann taucht natürlich auch die Frage auf, ob die jeweiligen Netzbetreiber diese Strommenge dauerhaft sicher liefern können und wie sich die Ladeleistung entwickeln wird. Ein Konsortium unter Leitung des VDA hat nun beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) die Förderung des Projekts „Hochleistungsladen im Lkw-Fernverkehr“ (HoLa) beantragt, damit der batterieelektrische Lkw-Fernverkehr ebenfalls möglich ist.

Denn die Passanten nehmen mich kaum wahr, so leise ist der Lkw. Daher bin ich froh, dass ich auch einen Sideguard Assist an Bord habe. Das ist eine echte Chance für die Logistik. Unsere Kunden jedenfalls sind durch die Bank begeistert, wenn ich mit dem E-Lkw vorfahre.“

Auf den Elektroantrieb ausgerichtet

Die gesamte Architektur des eActros-Prototyps ist komplett auf den Elektroantrieb ausgerichtet und verfügt über einen hohen Anteil spezifischer Teile. Zwei Elektromotoren nahe den Radnaben der Hinterachse bilden

den Antrieb mit einer Leistung von jeweils 126 kW und einem maximalen Drehmoment von je 485 Nm. Daraus ergeben sich nach der Übersetzung jeweils 11.000 Nm. Eine Kraft, die der eines konventionellen Lkw ebenbürtig ist. Lithium-Ionen-Batterien mit 240 kWh liefern die Energie für den eActros. In Abhängigkeit von der verfügbaren Ladeleistung lassen sich die Batterien innerhalb von zwei Stunden (bei 150 kW) vollständig aufladen. „Die Tagesstrecke bei uns liegt bei 150 bis 200 Kilometern“, sagt Anderer. Auch er lobt die durchgängige Verfügbarkeit des Drehmoments.

Kollegen zu Gast bei FERNFAHRER LIVE

Wir stellen Christian Scholls Eindrücke mit denen der drei weiteren Lkw-Fahrer Udo Anderer, Kurt Frenzer und Harald Napiwotzki zunächst in diesem Heft des FERNFAHRER vor. Am 8. April ab 17 Uhr sind alle vier zudem in die 56. Sendung von FERNFAHRER LIVE eingeladen. Dort treffen sie auf unseren gastgebenden Experten, Dr. Dalibor Dudic, den Leiter des Projekts Mercedes-Benz eActros bei der Daimler Truck AG. Dudic wird markenübergreifend mit uns nicht nur das mögliche Potenzial der E-Mobilität im Güterverkehr diskutieren, sondern dabei auch einen Ausblick in die Zukunft der alles entscheidenden Batterietechnologie und der wichtigen Ladesäuleninfrastruktur wagen. Also: einschalten am 8. April auf facebook.com/fernfahrermagazin.

Elektrisch. Praktisch. Gut

Dabei ist Kurt Frenzer, der seit dem Beginn seiner Fahrerkarriere 1989 die meiste Zeit im Fernverkehr verbracht hat, froh, dass er bei Ritter Sport in Waldenbuch seine „bislang beste Stelle“ gefunden hat – im Nahverkehr. Auch er pendelt normalerweise mit einem MAN hauptsächlich zwischen dem Lager in Dettenhausen und dem sieben Kilometer entfernten Produktionsstandort in Waldenbuch. „Ich Sorge mit einem Kollegen im flexiblen Pendelbetrieb dafür, dass Nüsse, Mandeln, Folien und Packstoffe rechtzeitig in unsere Schokoladenproduktion gelangen“, so Frenzer. Dort werden täglich drei Millionen Tafeln der quadratischen Schokolade in derzeit mehr als 30 Sorten produziert. „Für mich ist es ein Privileg, an diesem Test teilzunehmen.“

Der 18-Tonner-eActros mit einer Reichweite von ebenfalls rund 200 Kilometern ist mit einem elektrisch betriebenen und somit emissionsfreien Kühlwechselkoffer von Schmitz Cargobull bestückt. „Wir pendeln in einer Zweierschicht“, sagt Frenzer. „Ich habe im eActros ein viel besseres Fahrgefühl und möchte ihn gar nicht mehr missen. Anfang April läuft der Test bei uns leider aus.“ Das Fazit zieht Andreas Ronken, CEO bei Ritter Sport: „Als Familienunternehmen ist der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen fester Bestandteil unseres unternehmerischen Handelns. Unser Ziel ist es, im Einklang mit Mensch und Natur zu wirtschaften. Dazu gehört als Teil der Lieferkette selbstverständlich auch die Transportlogistik. Mit dem Mercedes-Benz eActros testen wir nun eine CO₂-neutrale Transportlösung, die unseren Unternehmenswerten hinsichtlich Nachhaltigkeit und Transparenz entspricht.“

Der umweltbewusste Werkverkehr

MAN ist bereits einen Schritt weiter: Der eTGM als 26-Tonner wird derzeit nicht nur intensiv getestet, es gibt ihn sogar bereits zu kaufen. Den Vorsprung nutzen seit 2020 ebenfalls umweltbewusste Unternehmen im Werkverkehr. In Vermold etwa betreibt die Friedrich Wenner Vollpappen-Verarbeitungswerk GmbH ihre Produktionsstätte für Kartonnagen. „Unser Lager liegt nur wenige Fahrminuten von diesem Werk entfernt“, erzählt Harald Napiwotzki, der auf eine 20-jährige Berufserfahrung im Fern- und Regionalverkehr zurückblickt. Seit sieben Jahren ist er bei Wenner. Seit 2020 pendelt er nun mehrmals am Tag mit einem 3-Achser-eTGM zwischen Lager und Betrieb.



DIE ZUKUNFT der E-Mobilität für den Gütertransport hängt neben der reinen Leistung der Batterien auch vom Ausbau der Infrastruktur an Ladesäulen ab.

Shuttleverkehr von Halle zu Halle

„Der Schub ist schon gewaltig“, sagt Harald, „da muss man bei der Ladungssicherung genau aufpassen.“ Allerdings kommt er bis auf wenige Touren zu Kunden im Umland gar nicht mehr so weit, um die Reichweite von ebenfalls rund 200 Kilometern auszufahren. „Ich lade jeweils 18 Paletten über ein Ketten-

laufwerk in der einen Halle ein und lade sie in der anderen Halle wieder aus. Für mich ist das mittlerweile der ideale Job, denn ich bin jeden Abend daheim.“ Ist er wieder bei Kunden draußen, so merkt er, dass er ebenfalls mit einem besonderen Fahrzeug unterwegs ist: „Wo immer ich bin und auf Kollegen treffe, alle verdrehen den Hals.“

HARALD NAPIWOTZKI (61) AUS VERSMOLD

Ich fahre den E-Lkw sehr gern. Der Schub ist schon gewaltig. Bei Touren ins Umland stelle ich immer wieder fest, dass sich alle den Hals verdrehen.



DER KARTONAGEN-HERSTELLER WENNER legt Wert auf umweltbewussten Werkverkehr und investierte bereits 2020 in einen 26-Tonner-eTGM von MAN.

