

# **Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr**

Wolfgang Aichinger, Berater nachhaltige Mobilität, Berlin

## **Kurzfassung**

Verglichen mit dem Privatkundensegment stellt der städtische Wirtschaftsverkehr schon heute ein attraktives Einsatzfeld für Elektrofahrzeuge dar. Grund dafür sind eine zumeist geringe Tagesfahrleistung mit festem Ausgangs- und Endpunkt sowie häufig wiederkehrende Fahrten. Dadurch werden Reichweite und Ladevorgänge gut planbar. Eine öffentliche Ladeinfrastruktur ist in der Regel nicht nötig.

Auch aus kommunaler Sicht bringt der Einsatz von elektrischen Nutzfahrzeugen im städtischen Wirtschaftsverkehr Vorteile – wenngleich nicht immer in jenem Umfang, der oft von Elektromobilität erhofft wird. Vor allem in Hinblick auf verstopfte Straßen, die Abnutzung kommunaler Infrastruktur, Liefervorgänge in zweiter Reihe oder das hohe Risiko für die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern führen Elektroantriebe zu keinen Verbesserungen.

Bereits bei dem heute in Deutschland üblichen Strommix sind aber CO<sub>2</sub>-Einsparungen möglich. Auch vom Antrieb ausgehende Lärm- und Schadstoffemissionen können vermieden werden. Da jedoch beispielsweise nur die Hälfte der verkehrsbedingten Staubemissionen aus dem Verbrennungsmotor stammt, verursachen auch Elektrofahrzeuge weiterhin Abrieb der Reifen und Bremsen.

Größtes Hindernis für eine stärkere Verwendung von E-Fahrzeugen im städtischen Wirtschaftsverkehr ist die derzeit begrenzte Verfügbarkeit von Fahrzeugen oberhalb des sogenannten Sprinter-Segments.

Dennoch gibt es mittlerweile zahlreiche interessante Praxisbeispiele. In der holländischen Stadt Groningen werden seit 2009 erfolgreich zwei elektrische „Cargohopper“ zur Belieferung des innerstädtischen Einzelhandels eingesetzt. Ausgehend von einem Umschlagpunkt können die schmalen und wendigen E-Fahrzeuge in alle Altstadtgassen einfahren und auch Busspuren nutzen. Dank einer Kapazität von fünf Lieferwägen hat der Einsatz der beiden „Cargohopper“ bereits über 100.000 Fahrzeug-Kilometer in der Innenstadt eingespart. Ähnliche Erfahrungen machte das Unternehmen DHL in Bath und Bristol.

In immer mehr Städten werden außerdem Lastenpedelecs eingesetzt. Bereits seit 2012 operiert UPS in Hamburg ausgehend von einem mobilen Container am Neuen Wall per Sackkarre und mit zwei Lastenrädern. Durch eine Ausdehnung auf vier Containerstandorte und neun Lastenräder (darunter fünf E-Lastenräder) will das Unternehmen bis zu zwölf Zustellfahrzeuge in Hamburg einsparen.

Die Beispiele zeigen, dass sowohl aus kommunaler wie auch unternehmerischer Sicht die Zielrichtung im städtischen Wirtschaftsverkehr sein muss, so viele motorisierte Fahrten wie möglich zu vermeiden. Dafür bieten moderne City-Logistik-Konzepte unter Verwendung elektrischer Nutzfahrzeuge einen guten Ansatzpunkt.

Der einfache Wechsel vom Verbrennungsmotor zum elektrischen Antrieb allein wird hingegen kaum geeignet sein, die im städtischen Wirtschaftsverkehr gegebenen Herausforderungen zu lösen. Kommunale Fördermaßnahmen sollen daher auf möglichst umfassende Konzepte zielen. Diese können Städte und Gemeinden am wirkungsvollsten durch Vernetzungsarbeit und die Schaffung von Datengrundlagen unterstützen. Erst danach empfehlen sich weitergehende Fördermaßnahmen, wie beispielsweise straßenverkehrsrechtliche Privilegien.

## **Links**

[www.difu.de/publikationen/2014/elektromobilitaet-im-staedtischen-wirtschaftsverkehr.html](http://www.difu.de/publikationen/2014/elektromobilitaet-im-staedtischen-wirtschaftsverkehr.html)