



© JOHANNES MAUTNER-MARKHOFF

Dachser

# Grüne City-Lieferung

**Ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen im städtischen Raum entfällt auf Gütertransporte. Dachser ist Teil des Pilotprojekts „Zero Emission Transport“ der WK Wien und liefert seit einem halben Jahr emissionsfrei in den ersten und zweiten Wiener Bezirk. Ein erster Erfahrungsbericht.**

VON LISA WEBER

**B**is jetzt wurden mit drei E-LKW über 46.000 Kilometer zurückgelegt und dabei etwa 210 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Managing Director European Logistics, Günter Hirschbeck dazu: „Damit haben wir über 6.700 Liter Diesel eingespart, die wir dabei durchschnittlich verbraucht hätten.“ Für den Antrieb wurde ausschließlich erneuerbare Energie genutzt.

**Kostenparität?** Die Anschaffungskosten seien derzeit das größte Hindernis: Ein Fuso eCanter, eines der Fahrzeuge im Einsatz, schlägt mit 150.000 Euro zu Buche. „Das ist das 2,5-fache seines Diesel-Pendants.“ Wobei die Rechnung im Betrieb besser aussieht: „60 bis 70 Prozent niedrigere Energiekosten und 30 Prozent weniger Wartungsaufwand durch reduzierte Verschleißteile.“ Unterm Strich liegt Dachser noch etwa 20 Prozent über den Gesamtbetriebskosten konventioneller Fahrzeuge. Die Prognose: Kostenparität in drei bis vier Jahren.

Hirschbeck sieht die Fahrzeuge innerhalb der Stadtlogistik klar im Vorteil: „Sie sind wendiger, leiser und die sofortige Drehmomentabgabe der Elektromotoren macht das Anfahren effizienter – ein wichtiger Vorteil im Stop-and-Go-Verkehr der Innenstadt.“

**Knackpunkte.** Die versprochenen 250 Kilometer Reichweite sind im Rahmen der Möglichkeit – allerdings nur unter Idealbedingungen: „Im Winter schmilzt die Reichweite um bis zu 30 Prozent. Für unsere täglichen Fahrten von 100 bis 150 Kilometern in der Stadt reicht es trotzdem.“ Die Routenplanung erfordert dabei mehr Aufwand – immerhin müssen Batteriekapazität und potenzielle

Lademöglichkeiten berücksichtigt werden.

Die eigentliche Achillesferse sei die Ladeinfrastruktur: Das Logistikzentrum in Himberg beheimatet 34 Ladepunkte für Elektro-PKW sowie drei Schnellladestationen für Elektro-LKW. „Die öffentliche Infrastruktur für Nutzfahrzeuge ist hingegen dramatisch unterentwickelt. Die meisten Ladepunkte sind PKW-orientiert. Zu klein, zu leistungsschwach für LKW. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, besonders entlang der Hauptverkehrsrouten und in Gewerbegebieten.“

**Politik ist gefordert.** Hirschbeck sieht einen starken Hebel in den Förderungen für die Anschaffung von E-Nutzfahrzeugen. Die bestehenden seien ein erster, wichtiger Schritt. „Sie reichen aber nicht aus, um die Mehrkosten vollständig abzufedern.“ Konkret seien drei Maßnahmen nötig: „Erstens, ein verbindlicher Zeitplan für emissions-



© DACHSER

**Managing Director European Logistics, Günter Hirschbeck**

freie Zonen in Innenstädten, damit Unternehmen Planungssicherheit haben.. Zweitens, massive Investitionen in die Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge. Und drittens, eine intelligente Steuerreform, die externe Umweltkosten in die Transportpreise integriert – das würde emissionsfreie Alternativen wettbewerbsfähiger machen.“



© JOHANNES MAUTNER-MARKHOFF

**Dachser befährt die City emissionsfrei**