

Nachhaltiger Fuhrpark im Fokus

Voßkamp Getränkefachgroßhandlung investiert in Plug-in-Hybrid-Lkw

→ Alternative Antriebsformen zum reinen Verbrennermotor spielen auch bei den Lkw-Fuhrparkentscheidungen des GFGH eine immer wichtigere Rolle. Die in Borken ansässige mittelständische Getränkefachgroßhandlung Voßkamp hat vor Kurzem einen neuen Plug-in-Hybrid-Lkw in Betrieb genommen. Der GETRÄNKEFACHGROSSHANDEL sprach mit Geschäftsführer und BV-GFGH-Mitglied Jörg Voßkamp über das neue Fahrzeug, wichtige Überlegungen im Vorfeld der Anschaffung sowie die Fördermöglichkeiten. (eis)

GETRÄNKEFACHGROSSHANDEL: Herr Voßkamp, Sie haben Ihren Fuhrpark vor Kurzem um einen brandneuen Plug-in-Hybrid-Lkw der Firma Scania erweitert. Skizzieren Sie bitte kurz die wichtigsten technischen Rahmendaten, den speziellen Einsatzbereich und ggf. erste Erfahrungen mit dem neuen Fahrzeug.

Jörg Voßkamp: Gerne. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Plug-in-Hybrid-Lkw von Scania. Dieser verfügt über einen 206 kW (280 PS) starken Dieselmotor sowie einen zusätzlichen 210 kW starken Elektromotor. Ein Plug-in-Hybrid kann im Gegensatz zu einem Hybrid-Lkw zusätzlich von außen geladen werden.

Entsprechend den aktuellen gesetzlichen Vorschriften beträgt die rein elektrische Reichweite mindestens 60 km. Verglichen mit einem reinen

Verbrenner-Lkw unter Berücksichtigung der zulässigen 41 t Gesamtgewicht Zulassung verringert sich die effektive Nutzlast um weniger als 400 kg. Bei dem Fahrgestell handelt es sich nach meinem Informationsstand um das erste „elektrische“ Serienfahrzeug, das keine Einschränkungen in Bezug auf die Anhängelast hat. Bedingt durch unsere Kundenstruktur und einen Schwerpunkt im Veranstaltungsbe- reich kann ich auf eine Anhänger- kupplung nicht verzichten.

GFGH: Gibt es Unterschiede bei den Fahreigenschaften?

Voßkamp: Die durch den Elektromotor bedingte (Zug-) Kraft bietet ein völlig neuartiges Fahrgefühl. Die Beschleunigung steht von Roll- beginn an gleichmäßig zur Verfü- gung. Auf Gefällestrecken schaltet sich der Verbrenner komplett ab,

während der Fahrt wird die Batterie durch Energierückgewinnung wieder geladen, sodass zusätzliche elektrische Reichweite zur Verfü- gung steht.

GFGH: Wann haben Sie sich dazu entschlossen, einen Plug-in-Hybrid-Lkw anzuschaffen und was erhoffen Sie sich mittel- bis langfristig mit dem neuen Fahrzeug, wo sehen Sie die Vorteile?

Voßkamp: Bereits seit zwölf Jahren erkundige ich mich bei jeder Lkw-Beschaffung nach Elektro-Lkws. Seit dieser Zeit habe ich das Thema stets aktiv beobachtet, hatte aber immer den Eindruck, sich nur gegen eine „Gebühr“ in dem Thema engagieren zu können. Der wirtschaftliche Betrieb war nach meiner Wahrnehmung bis zur aktuellen Beschaffung noch nicht möglich. Privat fahre ich schon seit fünf Jahren einen Plug-in-Hybrid-Pkw, mit dem ich viele Erfahrungen gesammelt habe.

Vor dem Hintergrund von 130 KwP installierter Solarleistung auf dem Dach unseres Unternehmens, die

»Ich bin davon überzeugt, dass sich sämtliche Unternehmer sehr zeitnah mit der E-Mobilität und insbesondere mit wirtschaftlichen Lösungen auseinandersetzen müssen.«



Jörg Voßkamp (re.) und Hans-Georg Voßkamp (li.), beide Geschäftsführer Voßkamp Getränkefachgroßhandlung, zusammen mit Dirk Reinsberg, geschäftsführender Vorstand des BV GFGH, neben dem neuen ...



in den kommenden Jahren aus den garantierten Einspeisevergütungen auslaufen, bestand von Beginn an die Idee, den Stromüberschuss im Lkw-Fuhrpark einzusetzen und so den Diesel zumindest teilweise vorerst zu ersetzen.

GFGH: Gab es auch Überlegungen für die Anschaffung eines vollelektrischen E-Lkw?

Voßkamp: Die teuerste Komponente an einem Elektrofahrzeug ist die Batterie. Dabei verhält es sich ähnlich wie bei einem privaten Stromspeicher: Je kleiner diese ist, desto wirtschaftlicher wird das System. Mit jedem Entladezyklus rechnet sich die Investition. Unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die Batterie exakt so groß, dass diese jeden Tag vollständig entleert wird. Vor diesem Hintergrund amortisieren sich Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge früher als rein elektrische Fahrzeuge.

Unter den aktuellen gesetzlichen, wirtschaftlichen und örtlichen Rahmenbedingungen erkenne ich leider noch keinen Weg, einen rein

elektrischen Lkw wirtschaftlich zu betreiben. Die aktuelle sowie Ende des Jahres folgende entsprechende „nächste Generation“ der E-Lkws bietet aus meiner Sicht vorerst nur wirtschaftliche Potenziale im Verteilerverkehr.

GFGH: Konnten Sie auch staatliche Förderungen in Anspruch nehmen bzw. welche Voraussetzungen müssen hier gegeben sein?

Voßkamp: Ich habe mehrere staatliche Subventionen in Anspruch genommen, ohne die ein wirtschaftlicher Betrieb des Fahrzeugs

nicht möglich ist. Neben der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bildet eine Förderung im Rahmen von Progress NRW die zweite Säule des Projektes.

GFGH: Wann starteten Sie konkret mit dem Projekt, gab es auch Hürden, die überwunden werden mussten?

Voßkamp: Wir starteten vor zwei Jahren mitten in der Corona-Krise. Neben extrem langen Bearbeitungszeiten von Anträgen sorgten Preissteigerungen in Zeiten des Ukraine-Kriegs für immer neue Herausforderungen. Die größte war der Umgang mit der Insolvenz des Ladesäulenherstellers kurz vor Weihnachten. Diese Tatsache erforderte kreative Lösungen in Bezug auf Vorgaben der Förderrichtlinien. Drei Monate Projektanbahnung zwischen dem Elektriker, dem Speicherhersteller, dem Ladesäulenhersteller und dem lokalen Netzbetreiber waren mit einem Mal hinfällig ...

Grundsätzlich sind alle Förderprogramme, auch wenn sie unterschiedlich ausgestaltet sind, leider in einem Punkt gleich: Mehrkosten gehen als unternehmerisches »»



...Plug-in-Hybrid-Lkw von Scania.



Auffällige Werbung „Für Sie elektrisch unterwegs“ auf der Rückseite
(Alle Bilder: J. Voßkamp)

Risiko zulasten des Antragnehmers, was Pilotstudien mit idealistischen Fortschritten, aber ohne mögliche, kurzfristige Gewinne oder ökonomische/ökologische Vorteile leider ausbremst.

GFGH: Was würden Sie Kollegenbetrieben raten, die ebenfalls über eine Anschaffung/Umrüstung auf Plug-in-Hybrid-/E-Lkw nachdenken?

Voßkamp: Ich selbst habe mich schon immer auch privat für regenerative Energien interessiert

und mich mit der Fragestellung auseinandergesetzt, wie zukünftig überschüssige Energie sinnvoll verwendet werden kann. Mit diesem Gedanken habe ich bereits seit Jahren in die Immobilie investiert.

Die Vorstellung einen E-Lkw zu kaufen und erst danach über die Ladesituation vor Ort nachzudenken, kann schnell in eine falsche Richtung führen. Lassen Sie mich an dieser Stelle kurz auf Wirtschaftlichkeit eingehen, um dies zu verdeutlichen. Das oben genannte Förderprogramm vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr fördert 80 Prozent der Mehrkosten. Das bedeutet, dass 20 Prozent dieser während des Betriebs eingespart werden müssen. Schauen Sie sich die Aufteilung der Gesamtkosten während des gesamten Lkw-Einsatzes an, hier fallen rund ein Drittel auf Treibstoffkosten.

Aktuell kostet die kWh bei Tesla am Supercharger rund 0,60 Euro. Der rein elektrische Verbrauch liegt derzeit ungefähr bei 100 kWh/100 km (optimistische Schätzung auf Basis von Internetrecherchen zu Er-

fahrungsberichten auf einer jedem zugänglichen Videoplattform). Somit landet man bei Stromkosten von 60 Euro je 100 km. Ein Verbrenner-Lkw benötigt ca. 30 l Diesel je 100 km, was auch ungefähr 60 Euro entspricht. Womit sollen also die erhöhten Anschaffungskosten ausgeglichen werden?

GFGH: Das bedeutet?

Voßkamp: Dieses Beispiel soll verdeutlichen, dass ohne entsprechende Investition in den Standort – zum Beispiel in Form einer Solaranlage, die ungefähr 0,10 Euro Stromgestehungskosten bietet – ein wirtschaftlicher Betrieb aktuell nicht möglich ist.

Ich bin davon überzeugt, dass sich sämtliche Unternehmer sehr zeitnah mit der E-Mobilität und insbesondere mit wirtschaftlichen Lösungen auseinandersetzen müssen.

GFGH: Herr Voßkamp, wir wünschen Ihnen viel Erfolg mit dem neuen Fahrzeug und bedanken uns für dieses Gespräch. ≡

BV GFGH und VDGE entwickeln gemeinsam Klimatool

Neben dem digitalen Nachhaltigkeitsmanager (wir berichteten in der letzten Ausgabe) haben der BV GFGH und der VDGE ein speziell auf die Branche zugeschnittenes Klimatool fertiggestellt, das Unternehmen bei der Erstellung einer Klimabilanz unterstützt. „Nachhaltigkeit ist kein Modethema mehr, sondern eine ernstzunehmende Aufgabe. Durch nachhaltiges Wirtschaften können Unternehmen Ressourcen schonen, Emissionen reduzieren und so ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Darüber hinaus ist Nachhaltigkeit ein Wettbewerbsvorteil“, weiß Dirk Reinsberg, geschäftsführender Vorstand des BV GFGH.

Der neue digitale Nachhaltigkeitsmanager für die Getränkebranche funktioniert über die App „leady“ und betrachtet ganzheitlich ökonomische, ökologische und soziale Dimensionen nachhaltigen

Wirtschaftens. Die Ergebnisse und Erfahrungen aus brancheninternen Meetings sind in „leady“ gespeichert und stellen somit eine Blaupause für die Getränkebranche dar. „Die flexible All-in-one-App erstellt automatisierte Nachhaltigkeitsberichte, macht klimafreundliche Aktivitäten messbar und hält glaubwürdig klimaschützende Aktivitäten gegenüber Kunden, Banken und anderen Anspruchsgruppen fest“, erklärt Andreas Vogel, Vorstand des VDGE. Mithilfe des digitalen Nachhaltigkeitsmanagers können in Zukunft alle Mitgliedsunternehmen des BV GFGH und des VDGE das gesammelte Branchenwissen nutzen und darauf aufbauend eine individuelle und ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie erarbeiten.

„Der Getränkefachgroß- und -einzelhandel ist für das Nachhaltigkeitsthema sensibilisiert. Zu wissen, wo Treibhaus-

gase im Unternehmen verursacht werden und in welchen Bereichen die meisten Emissionen entstehen, ist ein wichtiger Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie von Betrieben“, sagt Reinsberg. Hier setzt das in Zusammenarbeit mit dem BV GFGH, Pilotbetrieben und der Nachhaltigkeitsberatung fjol digital entwickelte Klimatool an. Mit einer enthaltenen Schritt-für-Schritt-Anleitung sowie dem integrierten Bilanzierungsrechner können relevante Kennzahlen sowie Emissionsfaktoren identifiziert werden. Auf dieser Basis leistet die Getränkebranche einen Beitrag zur Verlangsamung des Klimawandels.

Sowohl der digitale Nachhaltigkeitsmanager als auch das Klimatool stehen den Mitgliedsunternehmen ab sofort zur Verfügung und werden zudem kontinuierlich weiterentwickelt. (bv)