

# Nachhaltiger Getränke-transport im Fokus

## Getränke Voßkamp setzt auf E-Lkw im Verteilerverkehr

→ Der Einsatz elektrisch betriebener Lastkraftwagen gewinnt auch im GFGH mehr und mehr an Bedeutung. „Aus jetziger Sicht hat ein gewaltiger Entwicklungssprung in den letzten drei Jahren stattgefunden“, begründet Jörg Voßkamp, Geschäftsführer des gleichnamigen in Borken ansässigen GFGH-Unternehmens, mitunter seine Entscheidung für die Anschaffung eines neuen E-Lkw (BEV). Und es gibt für das BV GFGH-Mitglied weitere gute Gründe... (eis)

**GFGH:** Herr Voßkamp, Sie hatten vor gut 1,5 Jahren einen Plug-In-Hybrid-Lkw (PHEV) für Ihr Unternehmen angeschafft und seit kurzem Ihren Fuhrpark um einen weiteren reinen E-Lkw (BEV) erweitert. Erläutern Sie bitte Ihre Entscheidung und warum diese gerade jetzt gefallen ist.

**Jörg Voßkamp:** Bedingt durch die Anschaffung des PHEV-Lkws hat unser Betriebsgelände schon die elektrische Ladeinfrastruktur für einen weiteren E-Lkw erhalten. Durch eine Teststellung eines BEV-Lkw im letzten Jahr konnten wir in der Praxis den Beweis antreten, dass die elektrische Infrastruktur dafür bereits ausreicht. Im Zuge der Anpassung unserer elektrischen Infrastruktur und im

Hinblick auf das Auslaufen einer vorhandenen PV-Anlage aus der Förderung nach 20 Jahren haben unsere Hochrechnungen ergeben, dass wir den Strom für weitere 1,5 E-Lkw (im Verteilerverkehr) produzieren werden. Letztendlich musste bei uns nur die Entscheidung getroffen werden, wann ein weiterer E-Lkw angeschafft wird und nicht ob. Unter den Rahmenbedingungen der sehr volatilen Gesetzgebung haben wir uns dazu entschlossen, nicht länger zu warten, sondern die Beschaffung in Angriff zu nehmen.

**GFGH:** Wie bewerten Sie Ihre bisherigen Erfahrungen mit dem Plug-In-Hybrid-Lkw, gab es auch Überlegungen für die Anschaffung weiterer Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge?

**Voßkamp:** Das Antriebskonzept PHEV ist durch eine schlechte handwerkliche Gesetzgebung der EU zerstört worden. Aktuell wird der PHEV-Lkw mit einem Diesel-Lkw gleichgestellt, was ich persönlich sehr schade finde. Für mich war dieses Fahrzeugkonzept immer eine Brücke in die eMobilität, das meine Erwartungen zu 100 Prozent erfüllt hat. Dabei hatte ich bei der Beschaffung vier konkrete Ziele im Blick:

Erstens war das Fahrzeug durch die verhältnismäßig kleine Batterie günstiger und damit für mich wirtschaftlicher. Zweitens ermöglichte mir der enthaltene Verbrennungsmotor eine Failback-Option, falls etwas mit der Ladeinfrastruktur nicht funktionieren würde. Vor dem Hintergrund des selbst entwickelten Lademanagements für die Schnellladepunkte auf unserem Betriebsgelände ist dies in den letzten 1,5 Jahren fünf Mal vorgekommen. Drittens stellte der Verbrennungsmotor auch eine Failback-Option für den Beginn der E-Mobilität dar, falls die angeschaffte, erste Ladesäule ausfallen würde. Zum Schluss hatte das Fahrzeug für mich auch eine psychologische Komponente, indem ich meine Mitarbeiter nicht mit „Reichweitenangst“ losschicken musste.

Wir hatten während des zweiwöchigen Testzeitraums des BEV »

(Bild: Getränke Voßkamp)



Jörg Voßkamp hat bereits seit 1,5 Jahren erfolgreich einen PHEV im Einsatz. Nun setzt er die bereits bestehende Ladeinfrastruktur auch für den neuen E-Lkw (BEV) ein.

die Situation, dass mein Mitarbeiter Bedenken hatte, ob die Reichweite ausreichend hoch ist. Der Kompromiss in der ersten Woche den PHEV-Lkw zu benutzen und auf die Restreichweite zu achten, führte in der zweiten Woche zu einer Akzeptanz des BEV-Lkws und einer Rückkehr zum Betriebsgelände mit weniger als 10 Prozent Batteriestand, ohne ein mulmiges Gefühl. Nach dem zweiwöchigen Testzeitraum war der Tenor meiner Mitarbeiter über den BEV-Lkw, dass dieser wie unser PHEV-Lkw sei, nur ohne den Schalter, um den Verbrennungsmotor einschalten zu können. Dies war für mich das Zeichen, dass einer zukünftigen Anschaffung von BEV-Fahrzeugen nichts mehr im Weg stehen würde.

**GFGH: Nennen Sie bitte kurz die wichtigsten Attribute des neuen Fahrzeugs, wie sind Ihre ersten Erfahrungen, inwieweit eignet er sich für Ihren Betrieb und welche Strecken werden damit zurückgelegt. Wo kommt der E-Lkw konkret zum Einsatz?**

**Voßkamp:** Bei dem rein elektrischen Fahrzeug handelt es sich um ein 3-Achs-Fahrgestell mit einem 20 Paletten Aufbau sowie einer Hebebühne. Während der Woche wird dieser im Rahmen der normalen Gastronomietouren eingesetzt und hat eine maximale Tagestour von 230 km zu bewältigen. Dabei ist der Fokus auf die Reichweite mit Vorsicht zu behandeln. Durch die Möglichkeit der Rekulperation sind E-Lkw in der Lage, Energie zurückzugewinnen und damit eine höhere Reichweite zu erzielen. Ferner können elektrische Fahrzeuge deutlich weiter fahren, je langsamer diese unterwegs sind. Unsere Tourenprofile enthalten so gut wie keine schnellen Autobahnfahrten. So verwundert es uns auch nicht, dass wir mit unserem PHEV-Lkw (Reichweitenangabe: 58 km) regelmäßig längere Strecken rein elektrisch fahren, als diese am Tourenbeginn

im Display angezeigt werden, teilweise sogar über 70 km.

**GFGH: Bedingte der Ausbau des Fuhrparks um den neuen BEV-Lkw auch Änderungen bei der installierten Ladeinfrastruktur bzw. den Betriebsabläufen wie Ladezeiten oder Routenplanungen etc.?**

**Voßkamp:** Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine externe Aufladung der Fahrzeuge für uns nicht wirtschaftlich. Auch dieses Fahrzeug wird jede Nacht, so langsam wie möglich, bis morgens 6 Uhr geladen. Dieses Vorgehen ermöglicht es uns mit einem sehr kleinen Netzanschluss auszukommen, ein teurer Ausbau ist nicht nötig. Aus diesem Grund gibt es keine Änderungen in den Betriebsabläufen.

Die Erfahrungen mit unserem PHEV-Lkw haben wir genutzt, um die Anforderungen des gesamten Fuhrparks an die Ladeinfrastruktur und einen stationären Speicher an unseren Standort zu bestimmen. Im Ergebnis müssen wir unsere elektrische Infrastruktur am Standort um den Faktor 10 erhöhen. Im Nachgang zu dieser Anschaffung werden wir bis zum Saisonstart 2025 neben einer weiteren Ladesäule mit zwei Ladepunkten auch erste Infrastruktur-Komponenten kaufen, die diesen Anforderungen entsprechen.

**GFGH: Wenn Sie BEV-Fahrzeuge und Verbrenner-Fahrzeuge vergleichen, wo sehen Sie die Vor- und Nachteile?**

**Voßkamp:** Mit dem rein elektrischen Lkw lassen sich – Stand heute – noch nicht alle Einsatzzwecke in unserem Geschäftsbetrieb abbilden. Im Gegensatz zum Anschaffungszeitpunkt des PHEV-Lkw können heutige BEV-Lkw 18 Tonnen Anhänger ziehen, damals konnten entweder Solo-Fahrzeuge beschafft werden oder die Gesamtreichweite des Lkws mit Anhänger hätte nicht für eine Tagestour

gereicht. Aus jetziger Sicht hat ein gewaltiger Entwicklungssprung in den letzten 3 Jahren stattgefunden. Letztendlich besteht jedoch ein Zielkonflikt zwischen der Reichweite und der Nutzlast aufgrund der Batteriegewichte.

Ich gehe davon aus, dass sich dieser Konflikt über die nächsten Jahre im Rahmen der Technologiesprünge bei den Batterien auflöst und daß ein Lkw-Ladenetz aufgebaut wird, das es ermöglichen wird, kleinere Batteriepacks zu kaufen. Aktuell ist das größte Problem im Fernverkehr, dass nur an ganz vereinzelten Standorten deutschlandweit ein rein elektrischer Gliederzug-Lkw geladen werden kann. Die meisten Schnellladesäulen sehen kein Fahrzeug über 6 Meter Länge vor, sodass diese aktuell nur von Sattelzugmaschinen mit abgesatteltm Auflieger im Notfall angefahren werden können. Aus diesen Gründen sehe ich persönlich aktuell auch noch keinen BEV-Lkw in der Beschaffung und in den leichten Lkw-Klassen für unseren Fuhrpark.

**GFGH: Wie unterscheidet sich aus Ihrer Sicht der Betrieb eines BEV-Lkws im Vergleich zum Hybrid-Lkw oder herkömmlichen Diesel-Lkw hinsichtlich der Betriebskosten (z.B. Strom vs. Kraftstoff)?**

**Voßkamp:** Für mich entscheidend ist, dass ich unseren Fuhrpark über 50 Prozent mit selbst produziertem Solarstrom laden kann. Dabei entspricht der umgerechnete Dieselpreis bei der aktuellen Einspeisevergütung weniger als 50 Cent pro Liter und dies konstant über die nächsten Jahre. Fairerweise muss ich erwähnen, dass das Delta zum Dieselpreis an der Tanksäule vorerst noch genutzt werden muss, um die elektrischen Systemkomponenten wie Schnellladesäule, Netzanschluss und Speicher zu bezahlen. Es ist jedoch jetzt schon absehbar, wann diese sich vollständig amortisiert haben. Hinzu kommt, dass

sich mit jedem weiteren BEV-LKW die Amortisationsdauer auf Grund der erhöhten Auslastung reduziert wird.

**GFGH:** Haben sich durch den Einsatz des BEV-Lkws Ihre Wartungskosten verändert? Sind die Wartungsintervalle oder -anforderungen unterschiedlich?

**Voßkamp:** Zu den Wartungskosten kann ich zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Aussagen treffen, da die Fahrzeuge noch zu neu sind. Aktuell kann ich nur festhalten, dass mein PHEV-LKW entgegen meiner Erwartungen in den letzten 1,5 Jahren noch keinen einzigen ungeplanten Ausfalltag hatte.

*„Aktuell habe ich in den letzten 1,5 Jahren schon über 7.000 Liter Diesel durch Strom ersetzt. In Summe mit weiteren Maßnahmen am Standort emittieren wir aktuell rund 15 t CO<sub>2</sub> pro Jahr weniger.“*

**GFGH:** Inwieweit haben Sie das neue Fahrzeug bereits in Ihre Nachhaltigkeitsbetrachtungen/innerbetriebliche CO<sub>2</sub>-Bilanz mit einbezogen bzw. gibt es bereits individuelle Daten hinsichtlich positiver Umweltauswirkungen? Wie reagierten Ihre Kunden auf das neue Fahrzeug?

**Voßkamp:** Auf Grund meiner Betriebsgröße bin ich noch zu keiner Nachhaltigkeitsberichterstattung gezwungen. Dennoch habe ich die Anschaffung zum Anlass genommen, meine CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu berechnen. Aktuell habe ich in den letzten 1,5 Jahren schon über 7.000 Liter Diesel durch Strom ersetzt. In

Summe mit weiteren Maßnahmen am Standort emittieren wir aktuell rund 15 t CO<sub>2</sub> pro Jahr weniger. Diesen Wert werden wir im nächsten Jahr mit dem neuen BEV-LKW und weiteren Maßnahmen am Standort verdoppeln.

Unsere Kunden sind durchweg von unseren leisen Fahrzeugen begeistert. Bei einigen Abladestellen können wir nun auch früher oder während der Mittagszeit abladen, da während der Anfahrt die Geräuschkulisse nicht mehr als störend empfunden wird. Einen besonderen Mehrwert bieten die Fahrzeuge auf unseren Veranstaltungen. Die ruhige Geräuschkulisse ist besonders beim Rangieren hilfreich und zu frühen Morgenstunden werden die Anwohner deutlich weniger gestört.

**GFGH:** Welche aktuellen staatlichen Fördermöglichkeiten stehen interessierten GFGH-Betrieben zur Verfügung (ggf. BEV-Lkw und PHEV-Lkw im Vergleich) und wie bewerten Sie diese?

**Voßkamp:** Aktuell (Stand Ende Oktober 2024) sind mir keine offenen Förderungen für E-LKW bekannt. Lediglich für die Ladeinfrastruktur gibt es vereinzelt auf Bundes- oder Landesebene Fördermöglichkeiten. Problematisch sehe ich bei den aktuellen Förderaufrufen, dass Ladesäulen mit hohen Leistungen gefördert werden, die die Stromnetze weiter belasten werden. Kleine Ladesäulen oder Speicher zum Puffern der Leistung, die im Ergebnis die Stromnetze weniger belasten oder sogar entlasten können, werden zu meinem Bedauern aktuell gar nicht gefördert.

**GFGH:** Was raten Sie Kollegenbetrieben, die sich ebenfalls für die Anschaffung eines BEV-Lkw interessieren?

**Voßkamp:** Ich würde meinen Kollegen raten, den Fokus nicht nur auf den E-LKW zu legen, sondern



Die Getränkefachgroßhandlung Voßkamp wurde erst kürzlich für ihren gesamtbetrieblichen Ansatz mit dem ECO-Performance-Award ausgezeichnet.

deutlich größer zu denken; an die eigene Stromproduktion, die Verwendung am Standort, die Speicherung sowie die Ladeinfrastruktur. Den größten Nutzen stellt jede selbst genutzte kWh Strom da.

Sofern man diesen Ansatz auf die Spitze treibt und 100 Prozent selbst nutzen kann, können jederzeit Solaranlagen (sogenannte Null-Einspeise-Anlagen) gebaut werden, da diese das Netz gar nicht belasten.

Aufgrund der Anfänge der E-Mobilität im schweren Güterverkehr, habe ich noch keinen Berater oder Elektriker gefunden, der ansatzweise Erfahrungen vorweisen konnte sowie ein ausreichendes Verständnis von Prozessen hatte, um ein vollständiges Energiesystem in meinem Unternehmen zu implementieren. Mir blieb nicht viel anderes übrig, als mir alle nötigen Fähigkeiten selbst anzueignen, um durch geschicktes Taktieren vor allem den betriebswirtschaftlichen Nutzen für mein Unternehmen zu maximieren. Erst kürzlich ist mein gesamtbetrieblicher Ansatz im Rahmen des ECO-Performance-Awards ausgezeichnet worden. Auf den ersten Blick ist es zwar nur ein E-LKW. Meiner Erfahrung nach, kann jedoch so viel mehr dadurch entstehen.

**GFGH:** Herr Voßkamp, wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg und bedanken uns für dieses Gespräch.