



Das Ladepunktnetz für E-Fahrzeuge ist noch lückig

Andreas Gruhl/AdobeStock.com

Der Weg zur eigenen Elektro-Tankstelle

Damit das zarte Pflänzchen Elektromobilität in der Transportlogistik gedeihen kann, braucht es auch eine verlässliche Ladeinfrastruktur. Das sollten Betriebe, die eine eigene Flotte mit E-Fahrzeugen aufbauen wollen, wissen.

Rund 150 Fahrzeuge zählt die Flotte von City Express. Seit 2010 fährt der Hamburger Kurier- und Expressdienst auch Elektrotransporter. Gegenwärtig setzt er einen Nissan ENV2000 für Nahverkehre ein. „Bei voller Batterieladung fährt dieser Transporter mindestens 110 Kilometer“, sagt Geschäftsführer Peter Meyer. „Wenigstens einmal am Tag muss er aufgeladen werden.“

Bei über 750 Ladepunkten in Hamburg ist das kein Problem. Während der Fahrpausen informiert sich der Fahrer auf einer App, wo die nächste Station ist, und steuert diese mit dem E-Transporter an. 2019 will Meyer das vorhandene Fahrzeug durch einen neuen Nissan ENV2000 mit wesentlich leistungsstärkerer Batterie ersetzen. „Eine eigene Ladestation plane ich trotzdem nicht, weil Hamburg das vorhan-

dene Netz weiter ausbauen wird“, sagt der KEP-Unternehmer.

City Express hat es gut: Rund 13.500 öffentlich zugängliche Ladepunkte zählt der Bundesverband Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) aktuell in Deutschland. Jeder Achtzehnte steht in Hamburg, häufig muss ein Pkw- oder Lkw-Fahrer nur ein paar Hundert Meter zum nächsten Terminal zurücklegen. Anderswo ist er über zehn Kilometer unterwegs. Kein Wunder, dass Logistiker, die in die E-Mobilität vorstoßen, mit verschiedensten Konzepten hantieren (siehe Praxisbeispiele Seite 84).

Viele Förderprogramme

Wer vor allem im Nahverkehr unterwegs ist, für den kann sich der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur rechnen. Viele Bundesländer und manche Kommunen



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „Elektro-Lkw“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers