

Viel Gerede und keine Taten

Schwerer Umstieg auf E-Mobilität – zwei KEP-Unternehmer berichten

Gerade im KEP-Segment bietet der Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge eine Menge Potenzial. Sie fahren leise und stoßen keine schädlichen Abgase aus. Sie sind damit prädestiniert für den Einsatz in Innenstädten, wo Feinstaub- und Lärmbelastungen mitunter sehr hoch sind und wo Stadtväter und Gemeindevorsteher über Fahrverbote nachdenken oder diese schon ausgesprochen haben. Und dennoch kommt die E-Mobilität in Deutschland nicht in Schwung. Es lief von Anfang an nicht rund.

Diese Erfahrung hat auch Klaus-Dieter Bugiel gemacht. Der Geschäftsführer von Fox-Courier mit Sitz in Leipzig versucht seit 2010, Elektrofahrzeuge in seine Firmenflotte zu integrieren – mit mäßigem Erfolg. „Ich fühle mich als verzweifelter Erstanwender“, sagt er. Obwohl er selbst sofort von der Technologie angetan war, hat er es bis heute nicht geschafft, mehr als ein Elektroauto in seiner Flotte zu betreiben. Aufgegeben hat Bugiel trotz aller Schwierigkeiten nicht, und so ist das Unternehmen vor ein paar Monaten in die dritte Generation der Fox-Elektromobilität gestartet.

Das neue Flottenmitglied ist ein Kia Soul EV – kein expliziter Transporter, sondern ein Personalfahrzeug mit umgeklappter Sitzbank, das Bugiel bei seinem örtlichen Kia-Händler für drei Jahre geleast hat. Knapp 27.500 Euro hat der Soul EV inklusive der Förderung gekostet. Das sei weit weniger, als er bislang für entsprechende Fahrzeuge von VW bezahlt habe. „Der Händler hat die 4.000 Euro Förderung vom Bund gleich mit verrechnet, und ich musste nichts separat beantragen“, sagt er. Das war auch die Bedingung. Es sollte unkompliziert sein, denn Bugiel hatte in vorherige E-Fahrzeug-Projekte schon zu viel Zeit gesteckt. Für den Soul



EV hat sich der Unternehmer entschieden, weil der vom Ladevolumen her einem Kombi entspricht. „Wir können damit Pakete und kleinere Sendungen befördern“, sagt er.

Technik nicht ausgereift

Das Fahrzeug sei nun im Tagesgeschäft im Stadtgebiet von Leipzig und Halle oder auf kurzen Umlandstrecken unterwegs. „Man schafft damit schon rund 300 Kilometer bei guter Fahrweise und guten Temperaturen“, lobt Bugiel die Reichweite. Ihm geht's aber um noch mehr: „Wenn irgendwann das gehalten wird, was seit Jahren versprochen wird, also Reichweiten höher und Ladeinfrastruktur besser sind, kann ich meine Flotte umrüsten und den größten Teil auf E-Mobilität aufbauen.“

Daran sei derzeit aber nicht zu denken, weil die Technologie längst nicht ausgereift sei. Auch wenn im Umfeld von Fox-Courier inzwischen deutlich mehr Ladepunkte vorhanden sind als noch vor ein paar Jahren, sind nach wie vor einige langzeitdefekt oder von Falschparkern belegt. Bugiel ist dennoch zuversichtlich. „Vielleicht haben wir im achten Jahr etwas mehr Erfolg und können einen weiteren Beitrag für den grünen Fortschritt leisten“, sagt der Geschäftsführer.

MMK-Frachtdienste aus Dortmund setzt seit einiger Zeit zwei Nissan Voltia E-NV 200 Maxi für die Innenstadtzustellung ein. Die beiden Elektrofahrzeuge sind in Dortmund und Unna für DPD und GLS unterwegs, die MMK bei der Anschaffung der Fahrzeuge unterstützt haben. In einem Dreivierteljahr der Nutzung hat der KEP-Dienst damit rund 2.700

Liter Diesel eingespart. „Das ist super für die Umwelt und senkt unsere Kosten erheblich“, sagt MMK-Geschäftsführer Michael Mlynarczyk. Allerdings habe er außer seinen eigenen bislang keine positiven Erfahrungen mit den E-Fahrzeugen gesammelt.

„Ich habe die Mobilitätsprämie für beide Transporter nicht bekommen“, fügt er hinzu. Und er bekomme keinerlei Information darüber, warum seinem Antrag nicht stattgegeben werde. „Ich habe das dafür zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Eschborn angeschrieben.“ Der Eingang seines Antrags sei bestätigt worden, anschließend bekam er eine Absage, weil das Fahrzeug nicht auf der Förderliste stehe.

Mit der aktuellen Liste, die Mlynarczyk von der Internetseite des BAFA heruntergeladen hat und auf der der Nissan Voltia

E-NV 200 Maxi verzeichnet ist, hat er Widerspruch eingelegt. Der wird nun seit mehreren Monaten bearbeitet – bislang ergebnislos. Beide Prämien, also insgesamt 4.000 Euro, seien demnach offen.

Zudem sei vonseiten der Stadt die versprochene Öffnung des Lieferzeitfensters in der Fußgängerzone für die Einfahrt der E-Fahrzeuge auch nach 11 Uhr nicht eingehalten worden. Sonderparkmöglichkeiten wurden keine eingerichtet, und auch gratis Strom tanken während der Zustellung in der Innenstadt ist nicht möglich, obwohl beides zugesagt wurde. „Erst kürzlich wurde eines unserer Fahrzeuge von einem als Ladezone ausgewiesenen Parkplatz abgeschleppt“, erzählt der Geschäftsführer.

Das abgestellte Fahrzeug dient als Mikrohub für die Zustellung mit dem E-Fahrzeug. Problem: Fahrzeuge dürfen dort nur 20 Mi-

nuten stehen. „Wir haben erläutert, dass wir dort länger stehen, um die Innenstadtzustellung elektrisch erledigen zu können.“ Der Ordnungshüter hatte kein Verständnis für das mobile Lager und ließ das Auto nach 22 Minuten entfernen. MMK musste seinen Nissan Voltia E-NV 200 Maxi aus der Stadt abziehen und stellt nun damit in einem Vorort zu, wo ein Nachladen nicht erforderlich ist. „So lässt sich E-Mobilität in den belasteten Citys nicht vorantreiben“, betont Mlynarczyk. Im Gegenteil, er fühle sich benachteiligt gegenüber UPS und DHL, die vonseiten der Stadt Flächen für mobile Hubs in Form von Wechselbrücken zugewiesen bekommen. Es werde so viel geredet und versprochen, aber nichts umgesetzt, bedauert der Unternehmer.

Text: Nicole de Jong | Fotos: Fox Courier, MMK-Frachtdienste