

# „Uns fehlt die Powerbank“

trans aktuell-Symposium bei der Rüdinger Spedition in Krautheim – wie E-Mobilität auf dem Betriebshof funktioniert

## DIE PARTNER

### Premium-Partner



### Mit freundlicher Unterstützung von



# 33,3 Cent

JE KILOWATT – BEI DIESEM STROMPREIS BESTEHT LAUT ROLAND RÜDINGER KOSTENPARITÄT ZWISCHEN DIESEL UND STROMER

Beim Thema Elektromobilität stellt sich nicht mehr die Frage nach dem Ob, sondern nach dem Wie. Mit diesen Worten begrüßte trans aktuell-Chefredakteurin Iлона Jüngst die mehr als 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beim trans aktuell-Symposium „Betriebshof und E-Mobilität: So planen Sie für die Zukunft“. Gemeinsam mit Matthias Rathmann, stellvertretender Geschäftsführer beim Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg, führte sie durchs Programm. Die Keynote zur Antriebswende sprach Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen, siehe Seite 1).

Gastgeber war die Rüdinger Spedition in Krautheim. Geschäftsführer Roland Rüdinger plant bis Jahresende den Einsatz von acht Elektro-Lkw. Aktuell sind seit Oktober 2023 zwei eActros und seit März 2024 zwei Renault E-Tech D-Wide im Einsatz.

Er stelle sich jedoch die Frage, wie der Strom bezahlbar und zuverlässig in den Lkw komme. Eine mögliche Antwort: Laden auf dem Betriebsgelände, was zuverlässig und vergleichsweise günstig sei. Insgesamt 110.000 Quadratmeter Photovoltaik-Fläche, aus der grüner Strom gewonnen wird, helfen dabei. Dennoch kommt er zu dem Schluss: „Uns fehlt die Powerbank.“

Besonders aufschlussreich für die Teilnehmer war seine Energiekosten-Rechnung für 100 gefahrene Lkw-Kilometer. Mit einem herkömmlichen Diesel-Lkw kostet demnach bei einem Verbrauch von 28 Litern pro 100 Kilometer à 1,40 Euro je Liter der Kilometer rund 40 Cent. Bei einem Stromer mit 1,2 kW je Kilometer belaufen sich die Kosten pro Kilometer ebenfalls auf 40 Cent – solange die Stromkosten bei 33,3 Cent je Kilowatt liegen. „Wenn der Strom aber teurer ist, gibt es ein Problem.“

Die Energiekosten liegen laut Rüdinger beim Stromer aktuell höher als beim Diesel. Vor allem unterwegs sei der Preis von 33,3 Cent je Kilowatt unrealistisch. Das mache das Laden auf dem Betriebshof so notwendig. Die nachfolgenden Referenten präsentierten Lösungsvorschläge, wie Spediteure die Umstellung angehen könnten. Dr. Daniel Haag, Director PwC Strategy& (Germany), machte den Anfang mit dem Thema Elektrifizierung im Landverkehr. Der promovierte Umweltwissenschaftler berät Unternehmen zu deren Nachhaltigkeitsstrategie. Die Logistik rücke dabei zunehmend in den Fokus. „Der Business Case für grüne Technologien kommt. Man kann sukzessive damit Geld verdienen“, sagte Haag.

Den Teilnehmern stellte er eine Strategie zur Dekarbonisierung der Logistik vor. Neben Punkten wie den richtigen Technologien, der Energieversorgung oder der

Instandhaltung hob er die Bedeutung strategischer Partnerschaften hervor: „Wenn wir uns nicht gegenseitig beim Lernen helfen, werden wir den Umstieg nicht schaffen.“ Partnerschaften mit Verladern und Spediteuren sowie mit Lieferanten und Kunden seien daher essentiell für die Transformation.

Prof. Dirk Lohre, Leiter des Steinbeis-Beratungszentrums Forwarding and Logistics Center (Forlogic), referierte darüber, welche Herausforderungen die grüne Transformation für die Stückgutdepots bringt. „Es gibt immer mehr zufällige Schwankungen, die schwer vorherzusagen sind“, sagte Lohre. Probleme entstünden, wenn die Mengen wieder steigen.

„Das Depot der Zukunft ist nachhaltig“, sagte Lohre. Man müsse selbst nicht mal den Wunsch haben, nachhaltig zu werden. „Es wird reingebracht.“ Er prognostiziert einen Dreiklang aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit. Akuten Handlungsbedarf sieht er bei Lkw-Parkplätzen, denn rund 22 Prozent der Parkfläche werde künftig für Ladeplätze benötigt.

Dass der Standort der Fahrzeuge entscheidend ist, bekräftigte auch Christian Zimmermann, Koordinator eMobility Consulting Mercedes-Benz Trucks Deutschland. Er teilte seine Erfahrungen mit dem Umstieg in die Elektromobilität mit den Teilnehmern. „Es ist nicht primär die Auswahl der richtigen Ladesäule, sondern der Standort der Fahrzeuge an sich“, sagte Zimmermann.

Künftig werde Fahrplan-basiertes Laden immer wichtiger. „Welche Energie gebe ich welchem Fahrzeug“, laute die Frage. Durch den Einsatz solcher intelligenter Softwarelösungen könnten Betriebskosten gespart werden. Dazu zähle auch der Aspekt, dass nicht immer mit der vollen Leistung geladen werden muss. Außerdem zahle sich der Kontakt

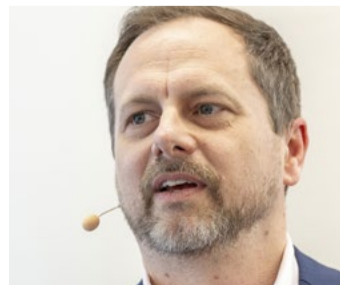


zum lokalen Netzbetreiber, den lokalen Elektroinstallations-Betrieben und der Politik aus. „Das lokale Netzwerk ist entscheidend.“

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Thomas Küppers



Bei einem Rundgang informierte Roland Rüdinger die Teilnehmer.



Die Referenten (von links), obere Reihe: Roland Rüdinger (Rüdinger Spedition), Dr. Daniel Haag (PwC Strategy&), Prof. Dr. Dirk Lohre (Forlogic). Mittlere Reihe: Christian Zimmermann (Mercedes-Benz Trucks Deutschland), Achim Lotter (Netze BW, Sparte Dienstleistungen), Dr. Michael Schmitt (Egility). Unten: Winfried Hermann, Thorsten Gutmann (Kravag Truck Parking), David Gradilone (Kravag Truck Charging), Matthias Rathmann (VSL).





...rt – Keynote von Winfried Hermann

# Bitte groß denken

Anforderungen an Stromnetz, Ladeinfrastruktur und Parkplätze



Mit dem Einzug der Elektromobilität lohnt es sich, von Anfang an groß zu denken, sagte Achim Lotter, Senior Manager Großprojekte eTrucks von Netze BW, Sparte Dienstleistungen. Die entscheidende Frage sei nicht die nach der Art der Ladesäule, sondern nach dem künftigen Geschäftsmodell. Denn für die Elektromobilität brauche es ein ganzheitliches Konzept, sagte Lotter, der in seinem Alltagsgeschäft Unternehmen entsprechend bei der Projektentwicklung berät.

Im Falle einer Spedition aus Nagold sah die Aufgabenstellung die Transformation des Fuhrparks und einen Etappenplan für die Investitionen vor. Die Schritte reichten von der Ermittlung von Lastgang und Ertragssimulation, der Analyse der Dimensionierung der passenden Ladeinfrastruktur anhand Faktoren wie Anzahl E-Fahrzeuge, täglicher Energiebedarf sowie Ladezeiten, über die Simulation verschiedener Energie-Szenarien bis zur Ermittlung der künftigen Ladebedarfe und der Vermeidung von Netzengpässen. Im Rahmen der Handlungsempfehlungen konnten dann die KPI für zwei Szenarien der Elektrifizierung aufgezeigt werden.

Lange Planungszeiten sind beim Thema Energie nicht selten. „Der Weg zur Elektromobilität geht aber nicht ohne Flexibilität“, sagt Dr. Michael Schmitt, Geschäftsführer des Dienstleisters Egility aus Kaufbeuren.

## Nachladen einplanen

Eine Herausforderung sei die noch geringe Reichweite im Vergleich zum Diesel-Lkw. „Wenn die Anzeige unter zehn Prozent geht, will kein Fahrer mehr weiterfahren“, sagte Schmitt. Es muss also schnell nachgeladen werden: „Nur ein Fünftel der Ladungen sind Vollladungen, die meisten sind Nachladungen. Deswegen sollten auch mindestens 50 Prozent des Lkw-Energiebedarfs als Speicher für den Tageseinsatz zur Verfügung stehen“, so der Mobilitätsexperte.

Anhand des Praxisbeispiels eines Logistiklers mit zehn E-Lkw zeigte er auf, wie flexibles Schnellladen aussehen kann, idealerweise mit dem eigenen PV-Strom. Im Beispiel wurde so im Shuttleverkehr eine Rundtour von bis zu

400 Kilometern möglich. Ziel war dabei, innerhalb der Pausenzeiten der Fahrer nachzuladen, also maximal in einer Stunde. Dafür braucht es laut Schmitt eine Ladeleistung von mindestens 200 Kw.

Möglich wird das mit einer Einheit aus einem Schnelllader, einer stapelbare Netzeinheit, die kontinuierlich Strom zieht und in Pufferbatterien speichert, sowie einem Lademanagement. Mit dem System ist laut Schmitt ein optimierter Verbrauch möglich, insbesondere des Stroms aus der eigenen PV-Anlage. Der Einsatz der Pufferspeicher ermögliche ein Peak Shaving, also das Vermeiden von Lastspitzen.

Ein Pluspunkt sei zudem, wenn alle Teile sich transportieren lassen. Die Modularität und Skalierbarkeit eines entsprechenden Energiesystems ist laut Schmitt

suche und bietet Planungssicherheit für den Transport. Bundesweit 400 Unternehmen nutzen das Netzwerk, aktuell stehen 80 Standorte mit fast durchgehend 300 Parkplätzen zur Verfügung. Noch 2024 sollen Schnittstellen zu den Transport-Management-Systemen (TMS) geschaffen werden, die notwendigen APIs (Application Programming Interface) stehen für Anwendungen wie das Laden bereit.

„Denn die Unternehmen aus dem Netzwerk fragen jetzt auch nach Möglichkeiten zum Laden“, berichtete David Gradilone vom Business Development Kravag Truck Charging. „Und wir sind uns sicher, dass entsprechende Ladeinfrastruktur schneller auf den Betriebshöfen entsteht als dort, wo schon Parkraum knapp ist“, sagte Gradilone.

## MEHR IM NETZ



BILDERGALERIE  
ONLINE UNTER  
[www.eurotransport.de/ruedinger](http://www.eurotransport.de/ruedinger)



Die ersten Elektrofahrzeuge in der Flotte: Zwei eActros und zwei Renault E-Tech D-Wide sind bereits im Einsatz, im Laufe des Jahres folgen vier E-Sattelzugmaschinen von Renault.

sehr wichtig, um flexibel auf den Ausbau der E-Flotte, auf neue Standortbedingungen oder Kundenaufträgen reagieren zu können

Voll- und nachladen – dafür braucht es künftig ein Netz von Ladestationen. Was aber, wenn der Ausbau des öffentlichen Angebots nicht ausreicht oder zu schleppend verläuft?

Dann zündet die Lösung zur Selbsthilfe von Kravag Truck Parking, die Thorsten Gutmann, CO-Projektleiter Kravag Truck Parking, vorstellte. Unternehmen stellen sich dabei gegenseitig Parkraum zur Verfügung. Das entlastet Fahrer bei der Parkplatz-

Auf den Betriebshöfen sei gesichert, dass die Infrastruktur entsprechend dimensioniert und Lkw-gerecht sei. Über das Kravag Truck Charging soll ein Buchungssystem bereitgestellt werden, um Zeitslots für eine Ladesäule und für die Kapazität der Ladeleistung zu buchen. „Laden und parken – in der Zukunft muss das immer zusammen betrachtet werden“, sagte Gutmann.

Das ist auch gut so, denn die meisten Unternehmen vermissen die nötige Ladeinfrastruktur für einen Durchbruch der E-Mobilität, so eine Umfrage des Verbands Spedition und Logistik

(VSL) Baden-Württemberg unter 400 Mitgliedern, die Matthias Rathmann vorstellte. Den 17 Nennungen stehen elf Nennungen für niedrigere Anschaffungskosten gegenüber.

28 Prozent der Befragten haben bereits einen E-Lkw in Betrieb, 27 Prozent wollen 2024 ein E-Fahrzeug erwerben. Was die anderen Unternehmer aktuell von einem Erwerb abhält? Die zu hohen Anschaffungskosten und die fehlende Ladeinfrastruktur, so die klare Ansage.

Text: Ilona Jüngst |  
Foto: Thomas Küppers

Das nächste trans aktuell-Symposium zum Thema Ladungsverkehr findet am 25. April bei BTK statt. (siehe Seite 2)

Mehr als 100 Teilnehmer interessierten sich für die Anforderungen, die mit der Elektromobilität für die Unternehmen einhergehen.



Rüdinger über die verbaute Ladeinfrastruktur und die Notstrombatterie.



UNSERE LEBENSMITTELFLOTTE STILLT DEN HUNGER NACH ZUVERLÄSSIGKEIT

## Sicher liefern, auch wenn es eng wird.



**S.KO CITY**  
mit Lenkachse

**WENDIG EFFIZIENT LEISE**

- » Lenkachse für mehr Wendigkeit und weniger Reifenverschleiß
- » Telematik TrailerConnect® serienmäßig ab Werk mit digitalem Temperaturrekorder für eine optimale Fahrzeugauslastung
- » Elektrisches Kühlgerät und Aluminium-Airline-Boden für reduzierte Geräusch- und CO<sub>2</sub> Emissionen

Mehr erfahren unter [www.cargobull.de/URL](http://www.cargobull.de/URL)