

Paketdienste steigen in die E-Mobilität ein

Sowohl UPS als auch DPD setzen künftig auf Lieferwagen mit batterieelektrischem Antrieb und folgen dem Beispiel der Deutschen Post und von DHL. Auch in der Schweiz gibt es bereits ein Beispiel.

Herbie Schmidt

06.02.2020, 15.00 Uhr

Dass die urbane Elektromobilität ihren eigentlichen Durchbruch vor allem über den Sektor der Lieferlogistik schaffen wird, scheint klar zu sein. Erst wenn sämtliche Warenlieferungen lokal emissionslos erfolgen, kann in Städten mit einer nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität gerechnet werden. Die ersten grossen Unternehmen beginnen nun zu reagieren und folgen damit dem Beispiel der Deutschen Post, die für Paketdienste bereits Elektro-Vans aus eigener Herstellung einsetzt.

Nun hat der dank seinen braungoldenen Lieferfahrzeugen weltberühmt gewordene Paketdienst UPS soeben eine Bestellung für 10 000 batterieelektrische Vans des britischen Herstellers Arrival abgesetzt. Mit dem Startup-Unternehmen arbeitet UPS bereits seit 2016 an der Herstellung von elektrischen Nutzfahrzeugen zu Testzwecken. Längst im Einsatz sind bei UPS elektrische Cargo-Bikes, Lkw und Drohnen zu Feldversuchen in London und Paris.

Firma der Stunde

Die grosse Bestellung von Arrival-Vans bedeutet nun, dass es bei UPS einen deutlichen Schritt vorwärtsgeht bei der Elektrifizierung der Warenlieferungen. Die Fahrzeuge sollen ab 2020 in Grossbritannien, Europa und Nordamerika zum Einsatz kommen. Zudem besteht eine Option für eine Bestellung weiterer 10 000 Vans.

Für das Startup Arrival gibt es eine ganze Reihe weiterer guter Nachrichten. So hat UPS zusätzlich in ungenannter Höhe in Arrival investiert, dies, nachdem der koreanische Hyundai-Konzern jüngst 110 Millionen Franken in das Unternehmen gepumpt hat, um gemeinsam batterieelektrische Nutzfahrzeuge zu entwickeln. Auch Avinash Rugoobur, Strategiechef bei Arrival, glaubt, mit der Lieferlogistik genau den richtigen Sektor zum Vollzug der Wende zur Elektromobilität gefunden zu haben: «Wir glauben, dass dies der effektivste Bereich ist, um den Übergang zur vollelektrischen Zukunft zu vollziehen.»

Auch Hyundai und Kia wollen von den Entwicklungen beim Startup Arrival profitieren.

PD

Das für UPS zum Einsatz kommende Arrival-Fahrzeug ist eines der zweiten Produktgeneration. Zu den technischen Daten gibt es zwar keine Details, wohl aber zur Fertigung. Laut Arrival werden die Fahrzeuge in sogenannten Mikro-Werken gebaut, die lokal verteilt sind, um mit geringem Kapitalaufwand und CO₂-Ausstoss fertige Vans zu liefern, und dies bereits in der Gewinnzone nach wenigen tausend Stück.

Elektro-Van von Nissan

Ein weiterer Paketdienst, das Unternehmen DPD, setzt in Grossbritannien neu auf batterieelektrische Lieferwagen für die Auslieferung von Waren. Der japanische Autobauer Nissan liefert insgesamt 300 leichte Nutzfahrzeuge des Typs e-NV 200 an das Logistikunternehmen aus. Dessen Elektro-Flotte, zu der bereits mehrere Dutzend Einheiten des Nissan-Elektro-Vans gehören, wächst damit auf 450 Fahrzeuge. Bis zum Jahresende soll ihr Anteil an der Gesamtflotte bereits auf zehn Prozent steigen. Im täglichen Stadtverkehr dürfte die von Nissan angegebene Reichweite des e-NV 200 mit rund 300 Kilometern für einen Tagesdienst ausreichen.

Für Dwain McDonald, den CEO von DPD, ist der Wechsel zum vollelektrischen Lieferwagen mehr als nur ein Fahrzeugwechsel: «Diese Fahrzeuge verändern die Art und Weise, wie wir arbeiten. Es geht nicht nur darum, sie einzustöpseln. Wir überdenken die gesamte Art und Weise, wie wir jetzt und in Zukunft Pakete über andere Streckennetze und neue Depots ausliefern. Es ist eine Revolution für unsere Industrie, und elektrische, emissionsfreie Fahrzeuge stehen im Mittelpunkt dieser Vision.»

Derzeit verfügt DPD in London über eine Flotte vollelektrischer Nissan e-NV 200 von 450 Stück.
PD

Deutlichen Vorsprung im Bereich der batterieelektrischen Paket-Lieferwagen hat die Deutsche Post. Bereits seit 2014 gibt es den Streetscooter, der von der gleichnamigen Tochterfirma in Aachen und Düren gebaut wird. Ursprünglich stammte das Fahrzeug aus einer Forschungsinitiative der Technischen Hochschule Aachen und war für den vollelektrischen Kurzstreckenverkehr entwickelt worden. Die Idee, den Streetscooter für 5000 Euro zuzüglich Batteriemiete Dritten anzubieten, wurde jedoch rasch fallengelassen. Danach übernahm die Deutsche Post das Fahrzeugprojekt selbst und lässt es seit 2016 in

Serie bauen. Auch Dritte können den Wagen zum Preis von rund 40 000 Euro erwerben.

Doch soll der Streetscooter, nicht eben ein Teil des Kerngeschäfts der Deutschen Post, 2018 einen Verlust von 70 Millionen Euro eingefahren haben. Seit 2019 beabsichtigt die Deutsche Post denn auch, das Unternehmen Streetscooter zu verkaufen. Zudem gibt es ein Joint Venture mit dem chinesischen Autokonzern Chery für die Fertigung von 100 000 Streetscootern in China ab 2021 für 500 Millionen Euro.

Noch 2017 war Achim Kampker, CEO der Streetscooter GmbH, stolz auf das Eigenprodukt der Deutschen Post, den vollelektrischen Streetscooter Work. Mittlerweile aber will man das Unternehmen verkaufen.

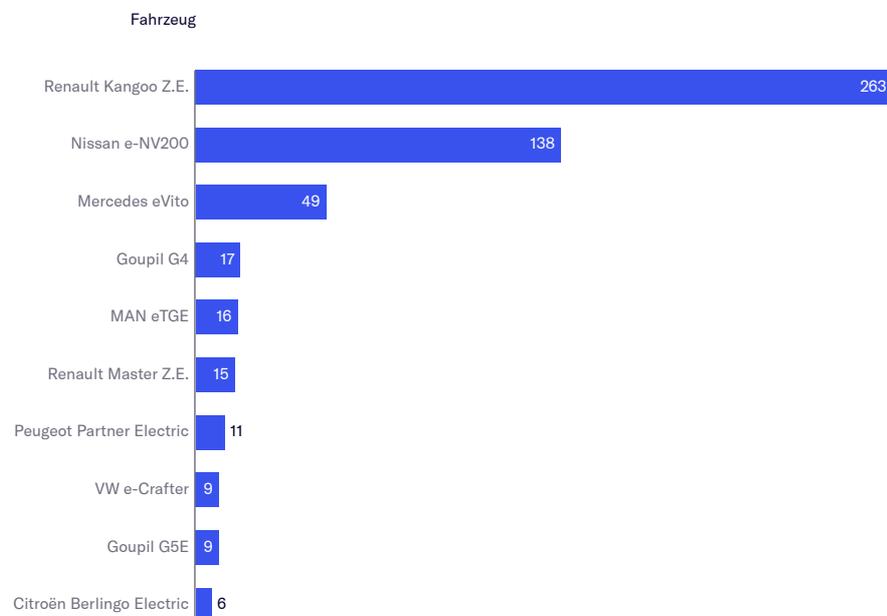
Wolfgang Rattay / Reuters

Als weitere Entlastung einigte sich die Deutsche Post 2018 zudem mit Ford, eine grössere Version des Streetscooters, den Work XL mit 20 Kubikmetern Laderaum, dort fertigen zu lassen, dies jedoch nur für den Eigenbedarf und den Einsatz mit der Post-Tochter DHL. Bei Ford bestellt waren 2500 Stück, die bis Ende 2019 auch montiert und geliefert worden waren. Seither ruht die Fertigung bei Ford. Wie die Deutsche Post mit dem Thema Streetscooter weiter verfährt, ist derzeit offen.

Mit Quickpac gibt es auch einen ersten Schweizer Paketzulieferer, der auf Strom umgestiegen ist. Mit mehr als 100 elektrischen Fahrzeugen verfügt Quickpac an seinen Verteilzentren in Winterthur oder Hägendorf über die grösste Elektro-Flotte in der Schweizer Lieferlogistik. Von den 263 Renault Kangoo Z.E., die 2019 verkauft wurden, wurden 101 Fahrzeuge an Quickpac ausgeliefert.

In der Schweiz hat die Elektrowende bei Lieferwagen noch nicht stattgefunden

Meistverkaufte Elektro-Nutzfahrzeuge der Schweiz 2019



Quelle: auto-schweiz / ASTRA / MOFIS

NZZ / hdt.

Mehr zum Thema



Deutsche Post sucht weiter nach Käufer für Tochter Streetscooter

Mit dem Streetscooter ist der Deutschen Post eigentlich ein Coup gelungen. Mit Elektrotransportern macht der Logistiker etablierten Autokonzernen Konkurrenz. Trotzdem will Post-Chef Frank Appel die Tochter wieder loswerden.

06.05.2019



Deutsche Post und Ford bauen elektrischen Klein-LKW

Die Deutsche Post macht sich nach der Lancierung eines kleinen elektrischen Nutzfahrzeugs nun gemeinsam mit dem Autobauer Ford an den Bau eines grösseren Elektro-Lieferwagens.

14.06.2017



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.