

Erik Brühlmann und
Marius Leutenegger

Elektro-Brummis sind die Zukunft? Weit gefehlt: Sie sind die wiederbelebte Vergangenheit. Das Elektroauto ist nämlich älter als das benzinbetriebene: 1881 fuhr Gustave Trouvé auf einem elektrischen Dreirad durch Paris, Carl Benz liess sein benzinbetriebenes Dreirad erst fünf Jahre später durch Mannheim rattern. Schon in den Anfangszeiten der Automobilindustrie wurden auch elektrisch betriebene Lastwagen hergestellt.

1901 setzte die österreichische Post erstmals ein Elektrofahrzeug ein – mit einer Nutzlast von 150 Kilogramm. Und bereits 1905 baute das Berliner Unternehmen Siemens & Halke einen Hybriden: einen Lastwagen, der mit Benzin oder elektrisch angetrieben werden konnte. Zu jener Zeit sah es ganz danach aus, als würde sich der Elektroantrieb bei den Fahrzeugen durchsetzen. Doch der günstige Sprit und die geringe Reichweite der Stromer führten dazu, dass der Elektroantrieb ziemlich schnell aus dem Strassenbild verschwand. Aber nicht gänzlich: In Nischen konnte sich das Elektroauto halten. Zum Beispiel bei kleinen Lieferwagen im Nahverkehr.

Legendär sind etwa die Milk Floats – Milchflöße –, die in den USA und in Grossbritannien für den Milchlieferdienst von Tür zu Tür eingesetzt wurden. Die Fahrzeuge, von Herstellern wie Bluebird Automative oder Wales & Edwards produziert, fuhren geräuschlos durch die Wohngebiete – und eigneten sich ideal für das ständige Stop-and-go bei der Auslieferung. Diese Vorteile nutzten auch die Postunternehmen in vielen Ländern. Und dort, wo keine Abgase erwünscht waren – etwa in grossen Gemüsehallen oder in autofreien Ferienorten wie Zermatt –, behielten Stromer stets die Nase vorn.

Gesteigertes Umweltbewusstsein

Doch erst in den 90er-Jahren gab es wieder ernsthafte Bestrebungen, die Lastwagen zu elektrifizieren. Grund dafür war zum einen der Golfkrieg, der allen drastisch vor Augen führte, welche Konsequenzen die Abhängigkeit von Erdöl haben könnte, zum anderen ein gesteigertes Umweltbewusstsein. Elektrofahrzeuge jeglicher Grösse wurden zu sichtbaren Symbolen einer zukunftsgerichteten Denkweise.

Im Privaten zeigten Leute mit einem Tesla, dass sie zu den Vernunftbegabten gehören – und mit elektrischen Lastwagen konnten Unternehmen beweisen, dass Nachhaltigkeit für sie nicht nur ein Schlagwort ist.

In nicht allzu ferner Zukunft werden die E-LKW jedoch ihr Nischendasein hinter sich lassen. Denn die Bemühungen, Güterverkehr und Logistik zu dekarbonisieren, sind spürbar. Will man das seit 2023 gesetzlich ver-

ankerte Netto-Null-Ziel des Bundes erreichen, ist dies sogar dringend nötig. Laut Bundesamt für Umwelt BAFU gehört der Verkehr nämlich zu den drei Hauptbereichen, in denen Emissionen «umfassend vermindert» werden

müssen. Eine aktuelle Studie des Beratungsunternehmens EBP Schweiz, die von BKW und verschiedenen Mitinitianten aus dem Logistik-, Auto- und Verkehrsbereich in Auftrag gegeben wurde, stellt fest: Bis 2030 wird

Auch die Brummis fahren jetzt mit Strom

Schwerverkehr Im Privatbereich steigt die Zahl der rein elektrisch betriebenen Autos rasant. Der Boom bei den Lastwagen hielt sich bisher noch in Grenzen – doch das soll sich bald ändern.



Bis 2030 wird über die Hälfte der neu zugelassenen Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein: E-Lastwagen von Feldschlösschen.

über die Hälfte der neu zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein. Sie macht dabei einen breiten Konsens aus, «dass der grösste Teil der LKW in Zukunft batterie-elektrisch unterwegs sein wird».

Dies bedeutet jedoch auch, dass der Stromverbrauch der elektrifizierten Transportlogistik steigen wird, laut der Studie auf etwa eine halbe Terawattstunde pro Jahr. Zudem müsse gewährleistet werden, dass Elektro-Lastwagen ausreichend Lademöglichkeiten entlang des Strassennetzes zur Verfügung stehen. Die Studie kommt zum Schluss, dass bis 2030 fünfzehn öffentliche Schnellladestationen für E-LKW entlang der Hauptverkehrsachsen vorhanden sein müssen – und veranschlagt dafür Investitionskosten von rund 150 bis 175 Millionen Franken.

Was in der Theorie einfach klingt, ist in der Praxis durchaus kompliziert. Denn der Wirtschaftsverband Swisscleantech hält fest, dass noch unklar ist, wo diese Schnellladestationen gebaut werden sollen – oder können, «nicht zuletzt, weil es in der Nähe von Nationalstrassen vielerorts an Platz fehlt».

Enorme technische Fortschritte

Dennoch sind die technischen Fortschritte bei den elektrisch betriebenen Lastwagen in jüngster Vergangenheit enorm. So leisten E-LKW längst auch gute Dienste in der Bau-, Forst- und Landwirtschaftslogistik. Speziell designte Fahrercockpits machen die Fahrzeuge für den Stadtverkehr fit. Und die maximalen Reichweiten werden immer weiter ausgebaut. 2021 legte ein vom Winterthurer Unternehmen Designwerk umgerüsteter E-LKW, der bei DPD Schweiz im Einsatz stand, auf einer Teststrecke 1099 Kilometer ohne Zwischenladung zurück.

Und was im praktischen Einsatz bereits möglich ist, zeigt zum Beispiel das Familienunternehmen Krummen Kerzers: Im Januar 2023 absolvierte einer ihrer E-LKW die bis dato längste rein elektrische kommerzielle Fahrt. Der 40-Tönnner transportierte zwanzig Tonnen Orangen vom spanischen Valencia in die Schweiz und legte dabei 3000 Kilometer zurück. Eine technische und planerische Meisterleistung, die zeigt, dass E-LKW in Zukunft wohl auch den Langstreckenverkehr im täglichen Einsatz nicht mehr scheuen müssen.

Schweizer Unternehmen setzen auf Elektrolastwagen

Nachhaltigkeit Die grüne Logistik nimmt Fahrt auf, ist der Wirtschaftsverband Swisscleantech überzeugt. Ein Blick auf die Strassen.

Die meisten Firmen, die viel über Schweizer Strassen transportieren, verfügen heute über Elektrolastwagen. Dies zeigt eine Umfrage bei einigen Unternehmen. Feldschlösschen, der grösste Getränkeliherant des Landes, hat zwanzig 26-Tönnner im Einsatz, die sich bewährt haben; die Schweizerische Post nutzt drei E-LKW für die Baustellenlogistik; DPD Schweiz ist mit sechs E-LKW unterwegs, der Einsatz zweier weiterer Fahrzeuge ist bereits geplant; und Coop setzt fünf E-LKW im Tagesgeschäft ein, die jeweils bis zu sechs Tonnen Güter transportieren können.

Mit Konsequenz zum Elektrofuhrpark

Eine der grössten E-LKW-Flotte der Schweiz ist bald bei Krummen Kerzers im Einsatz. Die fünfzehn Elektrolastwagen – dreizehn 40-Tönnner und zwei

Lieferwagen – sind für das Familienunternehmen jedoch erst der Anfang. «Wir werden die Elektrifizierung unserer Flotte konsequent weiterverfolgen», sagt Sabine Krummen, Leiterin Nachhaltigkeit und Kommunikation. Mit Mercedes wurde bereits eine Kaufvereinbarung für zehn weitere Fahrzeuge getroffen, hinzu kommt die Auslieferung von sechzehn Elektrolastwagen, die bereits bestellt wurden und bis Anfang nächstes Jahr ausgeliefert werden.

«Die Lieferfristen der Hersteller sind derzeit aus verschiedenen Gründen etwas volatil», sagt Sabine Krummen. Bedenkt man, dass die Anschaffung eines E-LKW etwa viermal so teuer ist wie jene eines vergleichbaren Dieselfahrzeugs, stellt sich die Frage, weshalb ein Unternehmen diesen Aufwand auf sich nimmt. Man müsse langfristiger denken,

sagt Sabine Krummen. «Je mehr Kilometer Elektrolastwagen im täglichen Betrieb zurücklegen, desto besser schneiden sie im Betriebskostenvergleich ab.» Gerade im Langstreckenbereich wird ein E-LKW auf diese Weise nicht nur ökologisch, sondern

auch ökonomisch nachhaltig. «Auf kurzen Strecken oder bei wenig Einsatzzeit wird es hingegen sehr schwierig, mit einem Dieselfahrzeug ökonomisch mithalten zu können.»

Unter diesem Gesichtspunkt sind Elektrolastwagen wie ge-

schaffen für Krummen Kerzers, deren Kernkompetenz im Transport von temperatursensitiven Lebensmitteln wie Früchten und Gemüsen liegt. «Unsere Lastwagen sind täglich auf den Strassen», sagt Sabine Krummen, «und weil wir Frischprodukte transportieren, ist ein Teil unserer Fahrten vom Nachfahrverbot ausgenommen.»

Nachhaltigkeitsziele ernsthaft verfolgen

So kommt es, dass der am meisten eingesetzte E-LKW rund 450 Kilometer pro Tag zurücklegt. Geladen wird die E-LKW-Flotte an zwei eigenen Super Chargers. «Die öffentliche Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge ist derzeit noch zu unsicher», so Sabine Krummen. Und anders als beim Diesel könne man ja nicht einfach einen Notfallkanister Strom mitnehmen. «Ich bin aber

überzeugt, dass dieser Ausbau stattfinden wird.» Auch wenn dies seine Zeit brauchen werde.

Für Sabine Krummen ist klar, dass eine so konsequente Nachhaltigkeitsstrategie für das Unternehmen auch ein Asset ist. Gerade im Detailhandel sei deutlich zu merken, wie ernsthaft die Nachhaltigkeitsziele verfolgt werden – und dass viele Protagonisten bereit sind, an einem Strang zu ziehen. «Diesel im Blut zu haben, bringt weder uns als Unternehmen noch die Branche als Ganzes weiter», sagt sie. Sie vermutet sogar, dass auch der Arbeitsmarkt der Zukunft verstärkt darauf achten wird, wie nachhaltig Unternehmen zu Werke gehen. «Ich denke, Arbeitnehmende werden sich dann die Frage stellen, ob sie lieber in einem Unternehmen arbeiten wollen, das Teil der Lösung ist – oder Teil des Problems.»



3000 Kilometer: Der E-LKW von Krummen Kerzers in Valencia.