

Drohende Umweltauflagen elektrisieren die Logistik

Auf der letzten Meile warten immer mehr Herausforderungen auf Presselogistiker, Post- und Paketdienste. Dazu gehören härtere Umweltauflagen, die in den wachsenden Großstädten drohen. Eine mögliche Antwort sind Investitionen in umweltfreundliche Fahrzeuge und Hilfsmittel für Zusteller.

In vielen deutschen Städten werden zeitweilig die Grenzwerte für die Belastung der Luft mit gesundheitsschädlichen Stickoxiden überschritten. Als Verursacher gelten vor allem Fahrzeuge mit Diesel-Motoren, weil diese besonders viel Stickstoffdioxid (NO₂) ausstoßen. Viele Kommunen erwägen deshalb ein teilweises oder komplettes Fahrverbot für Diesel, nicht zuletzt um gerichtlichen Auseinandersetzungen mit Umweltschutzorganisationen oder Sanktionen durch die Europäische Union zu entgehen, die einheitliche Grenzwerte für die Belastung mit Feinstaub festgelegt und die Bundesrepublik Deutschland bereits wiederholt zum Handeln aufgefordert hat, zuletzt im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens im Februar 2017.

Besonders klagefreudig ist auch die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die seit 2015 laut eigenen Angaben mehr als ein Dutzend Verfahren wegen Überschreitungen der NO₂-Grenzwerte gegenüber den verantwortlichen Ländern bzw. beigeladenen Städten angestoßen und schon in drei Fällen gewonnen hat. Die DUH hat sich zuletzt auch gegen eine Begünstigung von neueren Fahrzeugen mit der Abgasnorm EU6 ausgesprochen, wie sie in vielen Städten angedacht ist, weil Untersuchungen ergeben haben, dass auch viele

moderne Diesel unter bestimmten Wetterverhältnissen die erlaubten Stickoxid-Werte deutlich überschreiten. Zu diesem Ergebnis kam im Frühjahr u.a. eine Untersuchung des Umweltbundesamtes.

Medienberichten zufolge hat zuletzt der Münchener Oberbürgermeister Dieter Reiter ein Fahrverbot für ältere Diesel-Fahrzeuge in der Innenstadt erwogen. Andere Städte befinden sich schon in konkreten Planungen – so sieht der aktuelle Luftreinhalteplan für die Hansestadt Hamburg ein Diesel-Fahrverbot für besonders belastete Straßen in Wohngebieten vor. Bereits beschlossen ist auch ein Fahrverbot in Stuttgart, wo aufgrund der geographischen Lage in einem Talkessel besonders häufig die Grenzwerte für die Belastung mit Feinstaub überschritten werden.

Wenn es keine Ausnahmen für Fahrzeugflotten gibt, wären von Fahrverboten auch Presselogistiker, Post- und Paketdienste betroffen. Wann es zu Diesel-Fahrverboten kommt und welche Ausnahmeregelungen getroffen werden, ist allerdings noch offen. Denn es läuft aktuell ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, das unter anderem die Frage zu klären hat, ob Kommunen selbst flächendeckende Fahrverbote verhängen dürfen.

Ein Urteil wird laut einem Bericht der *Stuttgarter Nachrichten* frühestens im Jahr 2018 erwartet. Nichtsdestotrotz bereiten sich viele Kurier-, Express- und Postdienste bereits jetzt auf eine Zukunft ohne Diesel-Fahrzeuge in der städtischen Zustellung vor. Große Hoffnungen liegen dabei auf Fahrzeugen mit Elektromotor, vom E-Bike über E-Trikes bis hin zum Elektro-Transporter.

Paketdienste: E-Fahrzeuge für eine emissionsfreie Zustellung

Die Deutsche Post setzt bekanntlich im großen Stil auf Elektromobilität. Der Konzern aus Bonn will mittelfristig seine gesamte Zustellflotte durch Elektrofahrzeuge ersetzen und betreibt laut eigenen Angaben schon jetzt mit rund 2.500 Elektrofahrzeugen und insgesamt ca. 10.500 Pedelecs (E-Bikes und E-Trikes) die größte Elektroflotte in Deutschland.

Den überwiegenden Teil seiner E-Fahrzeuge bezieht die Deutsche Post von ihrer Tochtergesellschaft Street-Scooter aus Aachen. Das Unternehmen produziert speziell für die Post- und Paketzustellung entwickelte Fahrzeuge mit Elektromotor und will diese zukünftig auch an Drittkunden verkaufen. Die Produktpalette reicht von Pedelecs über kleine Transporter bis



Drei Fahrzeuge mit Elektro-Motor für die Zustellung: Der Paxster (o.) wurde speziell für Gebiete mit mittlerer Bevölkerungsdichte entwickelt. Das Fahrzeug wird u.a. von Post Modern in Dresden eingesetzt

Der StreetScooter Work XL (m.) ist das bislang größte Fahrzeug des gleichnamigen Tochterunternehmens der Deutschen Post DHL. Produziert wird es in Kooperation mit den Ford-Werken in Köln

Hermes hat im Juni in der Hamburger Innenstadt mit der Zustellung von Paketen per batterieelektrischen Transportern auf Basis des Fiat Ducato begonnen (u.)



zur Sprinter-Klasse, wobei die kleineren Fahrzeuge mit vier bzw. acht Kubikmetern Ladevolumen in eigenen Werken produziert werden.

Der bislang größte StreetScooter (Work XL) mit 20 Kubikmetern Ladevolumen soll in Kooperation mit den Ford-Werken gefertigt werden. Die Produktion wird noch im Juli starten, wie die Partner mitteilen. Basis ist ein Ford Transit Fahrgestell, das mit einem batterieelektrischen Antriebsstrang und einem Karosserieaufbau nach Vorgaben der Deutschen Post ausgestattet wird. Bis Ende 2018 will der Logistikkonzern mindestens 2.500 StreetScooter Work XL im innerstädtischen Lieferverkehr einsetzen – zusätzlich zu den bereits rund 2.500 Fahrzeugen vom Typ StreetScooter Work. Die E-Mobilitäts-Offensive ist Teil des Umweltprogramms GoGreen, in dessen Rahmen der Konzern Deutsche Post DHL Group bis 2050 alle logistikbezogenen Emissionen netto auf null reduzieren möchte. Auf dem Weg dahin will das Unternehmen bis zum Jahr 2025 seine eigene Abholung und Zustellung zu 70 Prozent auf emissionsfreie Lösungen umstellen.

Der Paketdienst Hermes, ein Tochterunternehmen des Online- und Versandhändlers Otto, hat ebenfalls ambitionierte Umweltziele. Hermes strebt für die Innenstädte von Metropolen bis zum Jahr 2025 eine emissionsfreie Zustellung an. Deshalb sollen vermehrt Elektrofahrzeuge eingesetzt werden, die mit Strom aus zu 100 Prozent regenerativen Energiequellen aufgeladen werden. Erste Erfahrungen sammelt Hermes bereits in seiner Heimatstadt Hamburg. Dort hat der Paketdienst vor kurzem die ersten sechs batterieelektrischen Zustellfahrzeuge in den Dienst gestellt. Sie basieren auf dem Fiat Ducato und wurden vom E-Mobility-Spezialisten emovum umgerüstet. Unterwegs sind sie in der Hamburger City, auf St. Pauli, in der Schanze sowie in Altona.

Anfang 2018 will Hermes die elektrische Zustellung weiter ausbauen. Dann beginnt in Hamburg und Stuttgart ein Pilotprojekt in Kooperation mit Mercedes-Benz Vans. Bis einschließlich 2020 plant Hermes, 1.500 Elektrotransporter der Modelle Vito



Ingo Blank
Geschäftsführer BWPost und
Medienlogistik Stuttgart



Hans-Peter Petto
Geschäftsführer Mainversand,
Frankfurt a. M.



Dr. Axel Stirl
CEO Pin Mail AG,
Berlin



Michael Ulbrich
Geschäftsführer Media Logistik/ Post
Modern, Dresden

und Sprinter in deutschen Ballungsräumen einzusetzen. Der Plan sieht vor, dass Mercedes-Benz Vans auch vernetzte Dienste in die Elektrofahrzeuge implementiert. So soll die Routenplanung anhand von Informationen über Ladezustand und Reichweite der Fahrzeuge optimiert werden. Zudem will der Autobauer intelligente Laderaumlösungen und innovative Mobilitätsdienstleistungen in die Partnerschaft einbringen. Dabei seien unter anderem neuartige Leasing-Angebote und kurzfristige Mietmöglichkeiten für die Vertragspartner von Hermes geplant, hieß es in einer gemeinsamen Mitteilung zum Start der Kooperation.

Auch regionale Briefdienste erproben alternative Antriebe

Nicht allein internationale Logistikunternehmen, sondern auch regionale Marktteilnehmer stellen sich durch die Erprobung und Anschaffung von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben auf härtere Umweltauflagen ein, zum Beispiel regionale Briefdienste und die Zustellunternehmen vieler Zeitungsverlage. „Aufgrund der Feinstaublage in der Stuttgarter Innenstadt und den Richtlinien seitens der EU, werden sicherlich weitere Umweltauflagen folgen. Inwieweit der Lieferverkehr davon ausgenommen wird, vermögen wir nicht zu sagen“, sagt Ingo Blank, Geschäftsführer der BWPost GmbH & CO. KG. Um dem vorzubeugen, arbeitet das regionale Postunternehmen aus der Südwestdeutschen Medienholding laut Blank an einem neuen Logistikkonzept für Stuttgart.

BWPost und das Schwesterunternehmen Medienlogistik Stuttgart beschäftigen aktuell ca. 600 Zusteller, die Briefe und kleinere Warensendungen bis zwei Kilogramm sowie Zeitungen in der baden-württembergischen Metropole zustellen. Zum Einsatz kommen auf der letzten Meile Roller, E-Bikes und -Trikes sowie Fahrräder.

70 Prozent des Fuhrparks in der Zustellung fahren Blank zufolge bereits CO₂-neutral. Der Wert soll in Zukunft weiter gesteigert werden. Dafür habe sich die BWPost auch mit Brennstoffzellen,

Erdgas und Hybriden beschäftigt, so der BWPost-Geschäftsführer. Das Potenzial von Elektrofahrzeugen und weiteren alternativen Antrieben für die Zustellung schätzt Ingo Blank als sehr hoch ein: „Viele Städte haben ein Verkehrs- und Luftproblem, sodass die Politik weiter darauf drängen wird, von Verbrennungsauf alternative Antriebe umzustellen.“ Bislang fehlen ihm zufolge allerdings noch echte Alternativen auf dem Fahrzeugmarkt für Logistiker. Die Fahrzeuge müssten weiterentwickelt, die Infrastruktur verbessert und weitere Anreize für Unternehmen geschaffen werden, so der BWPost-Geschäftsführer. Die BWPost werde den Markt weiter beobachten und verschiedene Fahrzeuge testen.

Auch Hans-Peter Petto, Geschäftsführer des Postunternehmens Mainversand aus Frankfurt am Main, sieht ein großes Potenzial für E-Fahrzeuge in der Zustellung. Mainversand ist eine Tochtergesellschaft von Medienservice und gehört damit mittelbar zur *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* und dem Logistikdienstleister Fiege. In der Zustellung am Tag setzt Mainversand aktuell rund 250 eigene Vollzeitzusteller ein. Darüber hinaus stehen dem Unternehmen 1.500 Zeitungszusteller aus dem Logistiknetzwerk von Medienservice zur Verfügung.

Der Fuhrpark besteht nach Angaben von Hans-Peter Petto aktuell aus 120 Fahrrädern, 50 E-Bikes und zehn Rollern. Darüber hinaus verfügt Mainversand über jeweils fünf Paxster und E-Trolleys. Solche speziell für die Stadtzustellung und Randbezirke konzipierten Elektrofahrzeuge will Mainversand in Zukunft verstärkt einsetzen. Denn Petto rechnet auch für Frankfurt am Main mit verschärften Umweltauflagen. „In der Tat deuten derzeit alle Diskussionen in den Fachverbänden und städtischen Gremien darauf hin“, berichtet der Mainversand-Geschäftsführer.

Der Paxster stammt aus Norwegen und wurde speziell für die Zustellung in Gebieten mit mittlerer Bevölkerungsdichte entwickelt. Hierzulande wird das vierrädrige, überdachte Elektrofahrzeug unter der Marke Ökoflitzer vom MVD

„*Viele Städte haben ein Verkehrs- und Luftproblem, sodass die Politik weiter darauf drängen wird, von Verbrennungsauf alternative Antriebe umzustellen.*“

Ingo Blank,
Geschäftsführer BWPost und
Medienlogistik Stuttgart

Medien Vertrieb Dresden vertrieben, einem Tochterunternehmen der DDV Mediengruppe (u.a. *Sächsische Zeitung*). Insofern ist es nicht verwunderlich, dass im Raum Dresden sogar 25 Paxster unterwegs sind. Sie gehören der Media Logistik GmbH, einem Joint Venture von DDV und Fiege, das unter dem Namen PostModern ein regionales Postunternehmen betreibt.

„Ja, wir beschäftigen uns mit Elektromobilität bzw. alternativen Antrieben“, sagt Media-Logistik-Geschäftsführer Michael Ulbrich. „Die Masse unserer Zusteller ist im städtischen Bereich jedoch mit dem Fahrrad unterwegs.“

Für Post Modern sind rund 600 Zusteller tätig, die neben Briefen und Warensendungen auch Pakete zustellen. Außerdem sind ca. 2.800 Zeitungszusteller für die Media Logistik im Einsatz. Zur Fahrzeugflotte gehören laut Michael Ulbrich außerdem rund 220 PKW, knapp 100 Mopeds, mehr als 300 Fahrräder sowie diverse Lastenroller und E-Bikes. „Aus unserer Sicht genügt es nicht, herkömmliche Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben zu versehen“, begründet Media-

Logistik-Geschäftsführer Ulbrich die Entscheidung für den Paxster. „Für unsere Nutzung braucht es neue Fahrzeugkonzepte.“

Mainversand-Geschäftsführer Hans-Peter Petto kann sich den Einsatz alternativer Fahrzeugkonzepte auch für den weiteren Ausbau der letzten Meile über das klassische Briefgeschäft hinaus gut vorstellen. Als Beispiel führt er Same-Day-Delivery-Produkte aus dem Handel an. „Vor allem hieraus erwächst ein immer stärkeres Umweltbewusstsein, das sich auch an den steigenden Anforderungen von Ausschreibungen an eine ökologische Zustellung manifestiert.“

Diese Einschätzung teilt auch Dr. Axel Stirl, CEO der Pin Mail AG aus Berlin: „Die Rolle alternativer Antriebe ist entscheidend. Der Kunde fordert emissionsfreie Logistik, insbesondere in Ballungsräumen.“ Pin Mail stellt sich Dr. Stirl zufolge sowohl auf ein Diesel-Fahrverbot als auch auf weitere Emissionsobergrenzen ein, etwa im Bereich Lärm.

Gleichzeitig sieht sich Pin Mail dafür schon jetzt gerüstet, weil die Logistik auf der Basis von Fahrrädern und E-Bikes/E-Trikes geplant und durchgeführt wird.

Pin Mail beschäftigt rund 900 Zusteller, die hauptsächlich Briefe und Warensendungen ausliefern. Darüber hinaus testet das Unternehmen die Paketzustellung. Die Fahrzeugflotte besteht aus rund 1.000 Fahrrädern bzw. Cargo-Bikes sowie 30 Pedelecs und zehn Transportern.

Darüber hinaus arbeite das Unternehmen gerade an einem laut Dr. Stirl „innovativen Last-Mile-Konzept für die City-Logistik“. Konkretere Angaben dazu wollte der Pin-CEO zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht machen.

JOHANNES FREYTAG