

**Schwerpunkt
 Lieferfahrzeuge**

Es gibt viele Antriebsarten, aber nur einige genügen Ansprüchen von Bäckern im meist urbanen Einsatz.

Die Wirtschaftlichkeit errechnet sich aus Anschaffungs- und den Folgekosten.

**Der Stoff
 für saubere
 Stadtausflüge**

Diesel, E-Antrieb, Hybrid oder Erdgas? Fachleute sagen, welche Antriebsformen zukunftsorientiert und betriebswirtschaftlich besonders günstig sind.



Setzt auf Dieselantrieb mit geringen Schadstoffemissionen: der Fuso von Daimler. Foto: Hersteller

Ein serienmäßiges „Effizienzpaket“ soll mit Motors-Start-Stop, optimierter Hinterachssetzung und 2000 bar Einzeldruck für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch sorgen. Alternativen: „Der Canter Eco wird serienmäßig abgesehen und spart durch Hybridtechnologie bis zu 10 Prozent Kraftstoff gegenüber reinen Diesel-Technologien“, Jürgen Barth von Daimler. In den batterieelektrischen eCanter gibt es schon, allerdings erst im Rahmen einer Serie für gewerbliche Kunden. Er soll erst im Sommer 2018 auf den Markt kommen.

Sauberkeit für die Luft ist die eine Herausforderung, Hygieneanforderungen fürs Fahrzeuginnere sind die andere. Deshalb sind Fahrzeuge ab Werk wegen ihrer Fugen, Ritzen und Aussparungen im Laderaum nicht für den Backwarentransport geeignet.

Auch hier gibt's Neuigkeiten: KCN löst dieses Problem, indem zuerst eine Unterkonstruktion und ein Ausbau angefertigt werden, auf den die Beschichtung durch ein spezielles Spritzverfahren aufgebracht wird.

Der Laderaum soll danach vom Boden bis zur Decke pflegeleicht, hygienisch, wasserdicht, nicht zu unterwandern und leicht zu reinigen sein – so der Anbieter.

@ abz@matthaes.de

„Aber hier gibt's Neuigkeiten: Dieses Problem, indem die Unterkonstruktion und ein Ausbau angefertigt werden, auf den die Beschichtung durch ein spezielles Spritzverfahren aufgebracht wird.“

Der Laderaum soll danach vom Boden bis zur Decke pflegeleicht, hygienisch, wasserdicht, nicht zu unterwandern und leicht zu reinigen sein – so der Anbieter.

@ abz@matthaes.de

zeit beträgt sechs Stunden

Im Gegensatz steigt hier die maximale Zuladung um 140 Kilogramm auf rund 1040 Kilogramm. Die Ladezeit beträgt sechs Stunden, es sei denn, der Fahrer wird an einer DC-Schnellladestation geladen. Wie die Diesel-Einstiegsvariante leistet auch der Elektroantrieb 84 kW mit einem Drehmoment von bis zu 300 Newtonmeter.

„Die Gesamtbetriebskosten müssen auf dem Niveau eines vergleichbar ausgestatteten Fahrzeuges mit Dieselaufbau liegen – diese Grundvoraussetzung erfüllen eSprinter und eVito. Nur wenn der Einsatz von Elektrofahrzeugen auch wirtschaftlich sinnvoll ist, sind sie im gewerblichen Einsatz konkurrenzfähig. Den höheren Anschaffungskosten stehen geringere Energie- und Wartungskosten sowie Steuerersparungen gegenüber“, sagt Benjamin Kaeber, Leiter eDrive bei Mercedes-Benz Vans.

Erfolgreich war im vergangenen Jahr die „E-Transporter Selbsthilfegruppe“ mit Initiator Roland Schüren. Die Gruppe hatte sich gegründet, um einen Hersteller zu finden, der das „Bakery Vehicle One“ (BV1), einen elektrischen 3,5-Tonner für Bäckereien und andere Gewerke, baut.

200 Interessenten für Streetscooter

Die Posttochter Streetscooter kooperiert jetzt mit TBZ Fahrzeugbau. Ab sofort seien zehn Versionen mit jeweils zwei Batteriegroßen des BV1 bestellbar. Die Transporter kosten ab 42.950 Euro, teilt die Post mit. Etwas 200 Interessenten stehen auf der Liste der Selbsthilfegruppe.

Sauberkeit für die Luft ist die eine Herausforderung, Hygieneanforderungen fürs Fahrzeuginnere sind die andere. Deshalb sind Fahrzeuge ab Werk wegen ihrer Fugen, Ritzen und Aussparungen im Laderaum nicht für den Backwarentransport geeignet.

Aber hier gibt's Neuigkeiten: Dieses Problem, indem die Unterkonstruktion und ein Ausbau angefertigt werden, auf den die Beschichtung durch ein spezielles Spritzverfahren aufgebracht wird.

Der Laderaum soll danach vom Boden bis zur Decke pflegeleicht, hygienisch, wasserdicht, nicht zu unterwandern und leicht zu reinigen sein – so der Anbieter.

@ abz@matthaes.de

Anbieter

Anbieter	Telefon	Internet
Verkaufsfahrzeuge:		
Borco-Höhn	04261 671-0	www.borco.de
BSK	05492 94680	www.bsk-fahrzeuge.de
Fischer	06221 98119-0	www.fischer-fahrzeuge.de
Canis	0751 30810	www.canis.de
Gerdly	06887 5111	www.gerdly-verkaufsmobile.de
Hoffmann	02734 487-0	www.verkaufssysteme.de
Seico	04261 668-0	www.seico.de
Lieferfahrzeuge/Ausstattung:		
Aiko	0800 2256000	www.aiko-ko.com
Citroen	0800 446111	www.citroen.de
Fiat	0800 3430000	www.ford.de
Ford	0221 903333	www.ford.de
GoLath Trans-Lining	96157 87019	www.trans-lining.de
Hyundai	07132 487-0	www.hyundai.de
Iveco	089 31771-0	www.iveco.com
Kakom	0421 8302-0	www.kakom.de
Kiesling	07348 2002-0	www.kiesling.de
KNC	07023 15690-0	www.knc.de
Mercedes-Benz	0800 1777-7777	www.mercedes-benz.de
Opel	0180 555-10	www.opel.de
Peugeot	0180 111 999	www.peugeot.de
Renault	01 805 894646-10	www.renault.de
VW	0800 9655792436	www.volkswagen.de
Winter	06639 9646-0	www.winter-kuelfahrzeuge.de
Wilkaro	07152 99924-0	www.wilkaro.de

Von Dorothee Hoenig

Gute Nachrichten: Die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO₂) ist 2017 im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Die Zahl der Kommunen mit Grenzwertüberschreitungen nahm von 90 auf 65 ab. Das zeigt eine Auswertung der Messdaten der Länder und des Umweltbundesamtes. Den höchsten Jahresmittelwert 2017 hatte demnach München vor Stuttgart und Köln. Hamburg liegt an sechster Stelle.

Schlechte Nachrichten für Diesel-Fahrer: Die Stadt Hamburg war es, die das bundesweit erste Dieselfahrverbot am 31. Mai 2018 in Kraft gesetzt hat. Möglich machte diesen Schritt ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVG) vom 27. Februar 2018. Die Deutsche Umwelt Hilfe (DUH) hatte für eine bessere Luftreinigung und ein Dieselfahrverbot von Kommunen vor dem BVG geklagt und Recht bekommen.

„Diesel durchfahrtsbeschränkungen“ nennt Hamburg (siehe auch Seite 8) das Fahrverbot. Die Beschränkungen gelten für Diesel-Fahrzeuge, die die Euro Norm 6 (PKW) beziehungsweise VI (für LKW) nicht erfüllen an zwei Straßenabschnitten in Hamburg-Altona: auf der Max-Bräuer-Allee (für PKW und LKW), auf der Stresemannstraße für LKW.

Welche Möglichkeiten hat ein Bäcker, der in der Stadt Waren anliefern oder seine Produktionsstätte in der Stadt hat, im Falle eines Dieselfahrverbotes? Wie kann er sich darauf vorbereiten?

Mehrkosten von rund 4000 Euro

Ausnahmen wie in Hamburg oder Ausnahmegenehmigungen für Lieferfahrzeuge sind nicht sicher. Die „Dieselflotte“ durch Erdgas oder elektrisch angetriebene Fahrzeuge auszutauschen, sind weitere Möglichkeiten.

Manfred Kuchlmayr von Iveco meint: „Aufgrund der Kostensituation denken wir, dass Erdgas die einzige betriebswirtschaftlich sinnvolle Lösung ist. Die Mehrkosten bewegen sich im Bereich von 4000 Euro, die sich aufgrund der wieder günstigen CNG-Preise schnell amortisieren. Aufgrund des kommerziellen Erfolges beschränken wir uns auf den Methangas Daily.“

„Der verkauft sich aber aufgrund des geringen Preises recht sparsam. Bezeichnend ist, dass die effizienteste Lösung unbekannt ist: Erdgas, Partikel- und NO_x-Werte sind weit unterhalb denen des Diesels. CO₂ bekommt man durch Beimischung regenerativen Gases bis nahezu an die Nulllinie“, erklärt Manfred Kuchlmayr.

Erdgas – die einzig echte Alternative zum Diesel?

Ausgenommen sind Rettungsfahrzeuge, Anwohner und deren Besucher, Müllwagen, Taxis „im Einsatz“ und – Lieferfahrzeuge.

Praxis Tipps

Empfehlung des ADAC:

► „Wer weiterhin in städtische Umweltnetzen fahren möchte, in denen neue Fahrverbote drohen, sollte sich für eine Alternative zum Diesel entscheiden oder aber mit dem Kauf eines Diesels warten, bis Fahrzeuge mit dem Abgasstandard Euro 6d TEMP beziehungsweise Euro 6d in ausreichender Modellvielfalt verfügbar sind. Euro 6d TEMP wird erst ab 2019 für alle Neuzulassungen Pflicht.“

Begrenzte Möglichkeiten bei Kühlfahrzeugen

@ abz@matthaes.de

Bei Kühlfahrzeugen stünden Nutzlast und Temperatursicherheit im Vordergrund, das mache es nicht leicht, auf elektrischen Antrieb umzusteigen. Die ohnehin schon geringen Reichweiten würden durch den Antrieb der Kühlung nochmals verkürzt. Kiesling: „Auch wir haben gute Erfahrungen mit gasbetriebenen Fahrzeugen gemacht.“

„Effizienzpaket“ soll Sprit sparen

Daimler hat bei seinen Dieselmotoren die Schadstoffemissionen gesenkt. Der Fuso Canter wird mit 3-Liter-Common-Rail-Dieselmotoren angeboten und erfüllt damit die aktuelle Emissionsstufe Euro VI.

Auf den Punkt

Seit einem Urteil des Bundesgerichtshofes im Februar können Städte Fahrverbote verhängen, wenn die Grenzwerte für die Schadstoffbelastung überschritten werden

Hersteller haben den Diesel noch nicht aufgegeben. Modifikationen lassen einige Dieselmotorenfahrzeuge die Bedingungen für die Emissionsstufe Euro VI erfüllen

Hybrid-Fahrzeuge werden wenig nachgefragt. Sie seien zu teuer und zu schwer wegen der zwei parallelen Antriebsstränge und Energierhaltungssysteme

Erdgas ist eine gute Alternative. Die Mehrkosten bewegen sich im Bereich von 4000 Euro

Die „E-Transporter Selbsthilfegruppe“ hat zusammen mit der Deutschen Post und TBC den „BV1“ realisiert, einen batteriebetriebenen Streetscooter mit TBC-Aufbau für Bäckereien

Daimler bringt 2019 einen E-Sprinter auf den Markt – wahlweise mit einer Reichweite von etwa 150 oder 115 km Reichweite