

Zwischen Idealismus und Kostendruck

Die Elektromobilität kommt im Güterverkehr an. Spedition Bobe fährt bereits elektrisch, die Verkehrsbetriebe Extertal testen einen „eActros 600“. Die Mautbefreiung hilft, hohe Anschaffungskosten gegenzufinanzieren.

Jost Wolf

Bad Salzuflen/Extertal. Die aktuell sehr hohen Spritpreise bringen auch die letzten Zweifler unter den Autofahrern ins Grübeln: Immer mehr erwägen den Umstieg auf die E-Mobilität. Auch bei lippischen Speditionen mögen diese Überlegungen eine Rolle spielen, denn gerade in der Transport-Branche wird mit besonders spitzem Bleistift gerechnet. Aber es sprechen auch andere Gründe für die Anschaffung von E-Zugmaschinen. Die LZ hat bei zwei lippischen Firmen nachgefragt: Die Bad Salzufler Spedition Bobe ist schon länger im Güterverkehr elektrisch unterwegs, die Verkehrsbetriebe Extertal (vbe) haben gerade eine erste Testphase mit einem E-Lkw abgeschlossen, ihre Tochterfirma Köhne sammelt aber schon länger Erfahrungen im elektrischen Stadtbusverkehr.

In Extertal-Bösingfeld war aktuell der „eActros 600“ als elektrische Zugmaschine von Mercedes für zwei Wochen im Testeinsatz. „Wir haben damit im Nahverkehr in einem Radius von etwa 60 Kilometer Ware von Kunden eingesammelt und hatten ihn auch im Fernverkehr bis etwa 470 Kilometer im Einsatz“, berichtet vbe-Geschäftsführer Sven Oehlmann. „Reichweiten bis 500 Kilometer sind realistisch. Viel mehr ist im Rahmen einer normalen Schicht auch nicht erreichbar.“ Die moderne E-Zugmaschine hat Akkus mit 600 Kilowattstunden (kWh) Gesamtkapazität in Lithium-Eisenphosphat-Bauweise (LFP) an Bord.

Neben der für jede Tour nur bedingt beeinflussbaren Verkehrslage komme bei der Tourenplanung für E-Zugmaschinen noch eine zusätzliche Planungskomponente dazu, sagt Oehlmann: Eine geschickte Tourenplanung müsse die Strecken so planen, dass die Fahrer passend auch Ladepunkte vorfinden – oder an den Be- und Entladestellen auch das Fahrzeug laden könnten. „Oft haben wir Heckentladungen. Da wird es anspruchsvoll mit dem gleichzeitigen Laden der Zugmaschine.“ Denn wenn der Lkw-Zug rückwärts an der Laderampe steht, müsste sich eine Ladesäule etwa 15 Meter weiter vorne auf der freien Fläche auf Höhe der Zugmaschine befinden.

In der Theorie lassen sich die nach EU-Regeln für Lkw-Fahrer vorgeschriebenen und streng kontrollierten Ruhepausen so legen, dass sie mit den notwendigen Ladungen für den Fahrzeugakku zusammenfallen. Maximal neun Stunden dürfen Fahrer am Tag unterwegs sein – zweimal in der Woche auch zehn Stunden. Nach 4,5 Stunden ist eine Pause von 45 Minuten vorgeschrieben, die in 15 Minuten und 30 Minuten aufgeteilt werden kann. Das reicht fürs Nachladen. Aller-



Eine elektrische Zugmaschine von MAN auf dem Containerhof der Spedition Bobe in Bad Salzuflen.

Fotos: Jost Wolf

dings müssen dann, wenn die Pause nötig wird, auch Lademöglichkeiten in der Nähe sein. „Und neben den Lenk- und Ruhezeiten gibt es ja auch noch die Arbeits- und Schichtzeiten unseres Fahrpersonals“, gibt Oehlmann zu bedenken. „Dastellt sich beispielsweise die Frage, ob das Überwachen der Ladung des Lkw überhaupt als Pausenzeit

Beratungsfirma: E-Lkw zu teuer

zählt.“ Außerdem seien Ladungen unterwegs wegen der hohen Preise pro Kilowattstunde (kWh) teuer. Dabei kostet eine elektrische Zugmaschine seine Firma schon das 2,5-fache der Dieselvariante. Ob dieses Preisniveau nicht zu hoch ist, das hat sich laut einem Bericht des Elektromobilitäts-Nachrichtenportals Ecomento das Beratungsunternehmen ERM nach einer eigenen Analyse gefragt. So sei zwar der Akku mit mehr als 125.000 Euro ein sehr teures Bauteil, allerdings lägen Gemeinkosten und Margen bei E-Lkw doppelt so hoch wie bei konventionellen Fahrzeugen. So zahlten frühe Käufer zusätzlich zu ihrem Innovationsmut auch noch die Entwicklungskosten der Fahrzeuge, anstatt dass diese über Skalierungseffekt einer Großserienproduktion finanziert würden.

„Aber die Technologie geht nicht an uns vorbei“, sagt Oehlmann. „Und wenn nicht wir – als

Spediteur mit eigenem Fuhrpark – die Technik auf Leib und Seele prüft, wer soll es dann tun? Da müssen wir auch ein bisschen Lehrgeld zahlen.“ So habe man mit der Tochterfirma Köhne, die elektrische Stadtbus-Flotten in Bad Salzuflen, Lemgo und Detmold betreibt, beispielsweise die Erfahrung gemacht, dass die neuen Fahrzeuge zwar wartungsärmer als Dieselbusse seien, aber durch ihr höheres Gewicht auch einen deutlich höheren Reifenverschleiß hätten. „Und das merkt man im Stadtbusverkehr besonders als Kostenfaktor.“ Aber sicherlich werde es auch im Reifenbereich neue Entwicklungen geben.

Aktuell prüfen die Verkehrsbetriebe die Ergebnisse des Testbetriebs noch, er gehe aber davon aus, dass man einen E-Lkw anschaffen werde, sagt Oehlmann. Und das, obwohl es aktuell keine Fördergelder für Speditionsfahrzeuge gibt. „Es gibt eine Mautbefreiung bis 2030 – was nach Fernverkehr schreit. Hier sind naturgemäß auch die höchsten Schadstoffeinsparpotenziale zu heben“, sagt Oehlmann. „Ansonsten müssen wir versuchen, die Mehrkosten durch andere Optimierungen zumindest zu neutralisieren.“ Auf einen Fahrzeughersteller mag sich Oehlmann noch nicht festlegen. Derzeit nutzen die vbe Fahrzeuge von Mercedes, MAN und DAF. Sicher sei nur, dass es eine europäische Marke werde, sagt Oehlmann. „Nicht-europäische Hersteller sind kein Thema für mich.“

Die Bad Salzufler Spedition Bobe hat mittlerweile acht eigene E-Zugmaschinen im Einsatz. „Seit

Juni 2024 zwei Volvos mit einer Reichweite von 300 bis 350 Kilometer im Sommer – ganz stark abhängig vom Wetter“, erzählt Mirco Fink, einer der beiden Geschäftsführer der Containerspedition. 2025 hat seine Firma dann drei „eGTX“-Zugmaschinen des Herstellers MAN angeschafft und zuletzt auch drei „eActros 600“ von Mercedes. In den zwei Jahren habe sich bei der Technik viel getan. „Die neueren Fahrzeuge haben größere Akkus, laden schneller und sind damit auch für andere Verkehre geeignet.“

Während die Volvo „FME42T“ mit 480-kWh-Akku hauptsächlich für den Zubringerverkehr von Containern zum Hafen in Minden eingesetzt wurden, taugen die elektrischen MAN- und die Mercedes-Zugmaschinen auch für den Fernverkehr, also nach Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven – auch weil ihre Ladeleistung deutlich höher

ist und damit an der Ladesäule in kürzerer Zeit mehr Reichweite im Akku landet. „Die Volvos laden mit 250 Kilowatt (kW), der ‚eActros‘ mit 450 kW“, verdeutlicht Fink. „Mit den Volvos muss ich planen. Die ‚eActros‘ kann ich einfach laufen lassen.“

Mit 450 kW Ladeleistung schafft der es fast, eine der beiden 480-kW-Schnellladesäulen auf dem Bobe-Betriebshof von der Leistung her komplett auszureizen. Jede Ladesäule hat zwei Ladepunkte. Das bedeutet also insgesamt vier Ladepunkte für acht elektrische Fahrzeuge. „Wir haben noch Erweiterungsmöglichkeiten“, sagt Fink, „aber aktuell müssen wir ab und zu schon mal umparken.“ Werden beide Ladepunkte einer Säule genutzt, teilt sich deren Leistung auf je 240 kW auf. „Aber im Alltag regeln wir die Leistung aber sowieso herunter“, sagt Fink. Um dem Akku den Stress der hohen Ladeleis-



Zwei Ladesäulen mit je 480 kW Leistung und jeweils zwei Ladepunkten hat Spedition Bobe auf dem Betriebshof in Bad Salzuflen. Vorne steht ein etwa zwei Jahre alter Volvo „FME42T“. Hinten ein neuer „eActros 600“ von Mercedes.

tung zu ersparen und weil die Zugmaschine sowieso erst am nächsten Morgen wieder vollgeladen sein muss.

„Wir fahren hier immer mit 100 Prozent im Akku los“, erklärt Fink. „Bei einem Kunden können wir auf dem Firmenhof laden, und im Bereich zwischen Bad Salzuflen und den Seehäfen kennen wir genug geeignete Ladepunkte. Die Zeiten, als wir den Auflieger abkoppeln und auf dem Penny-Parkplatz laden musste, sind zum Glück vorbei.“ Ladesäulen-Betreiber wie Shell oder Aral geben auch Listen mit für Lkw geeigneten Stationen heraus. „Bei Shell gibt es eine eigene Abteilung, die sich um E-Lkw kümmert. Aber oft ist der Platz vor Ort zwar ausreichend groß, aber unser Fahrer kommt nicht mit dem Anhänger trotzdem nicht um eine Kurve.“ Nützlich seien da Community-Datenbanken wie die der „eTrucker-App“, in der Lkw-Fahrer selbst die unterschiedlichsten Lademöglichkeiten beschreiben und bewerten.

Und lohnt sich – mit dem Wissen aus den vergangenen zwei Jahren – der ganze Aufwand nun? „Natürlich ist auch Idealismus dabei“, gibt Fink zu. „Wir haben durch die E-Lkw aber Vorteile bei der Kundenbindung und stehen ein bisschen hervor.“

Allerdings müsse man die mehr als doppelt so hohen Kosten der Zugmaschine erstmal wieder reinholen: Etwa 285.000 statt rund 120.000 Euro pro Fahrzeug. „Das geht durch die Mautersparnis und dadurch, dass man genau schaut, zu welchen Kosten man unterwegs lädt. In zwei bis drei Monaten bekommen wir eine Photovoltaik-Anlage auf die Lagerhalle, aber die wird auch nicht ausreichen, um den Strom für die Ladungen auf dem Betriebsgelände zu erzeugen.“ Und ohne Förderung – die Bobe noch für alle Fahrzeuge bekommen hat – wären es noch mal 1500 Euro Leasingkosten mehr im Monat.

„Wir machen es, weil wir glauben, dass die E-Mobilität Zukunft hat, weil wir uns jetzt positionieren müssen und weil wir Kunden haben, die in ihren Ausschreibungen elektrische Lkw im Fuhrpark verlangen.“ Trotzdem werde Bobe aktuell keine weiteren E-Zugmaschinen anschaffen, weil es derzeit keine Förderung dafür gebe. „Ich lebe davon, dass ich mit den E-Lkw keine Maut bezahle. Dafür muss der Lkw 85.000 Kilometer im Jahr und etwa 1,5 Akkuladungen am Tag verfahren, damit die Kalkulation aufgeht“, rechnet Fink vor. „Schon mit einer Akkuladung, also 500 Kilometern am Tag, kommt die Rechnung nicht mehr hin. Denn unsere Kunden bezahlen ja für den Transport per E-Lkw nicht freiwillig mehr.“

Sie erreichen den Autor per E-Mail an jjwolf@lz.de.

Lkw-Lader „Lipperland Süd“ wartet auf Kunden

Seit September 2025 in Betrieb: zwei 1,2-Megawatt-Lader an der A2. Die Beschilderung muss noch angepasst werden.



Der Lkw-Megawatt-Charger auf dem Rasthof „Lipperland Süd“ an der A2 – auf dem ehemaligen Reisebus-Parkplatz.

Bielefeld (jow). Mit viel Tam-Tam ist im September 2025 Deutschland erster Megawatt-Ladepark für Lkw auf der Raststätte „Lipperland Süd“ an der A2 eingeweiht worden. Hintergrund ist das 2022 vorgestellte Schnellladesystem MCS (Megawatt Charging System), was speziell für E-Lkw entwickelt worden ist.

Der große, dreieckige Stecker erlaubt nach Spezifikation Ladeleistungen von bis zu 3,75

Megawatt (maximal 1250 Volt und 3000 Ampere). Die zwei Megawatt-Lkw-Ladepunkte der Rastanlage „Lipperland Süd“ bieten erstmal „nur“ 1,2 Megawatt Ladeleistung und haben neben einem MCS-Stecker auch einen herkömmlichen CCS-Stecker, weil noch nicht viele E-Lkw mit der neuen dreieckigen Pkw-Ladebuchse unterwegs sind.

Überhaupt ist bei einem LZ-Besuch am Lkw-Schnellader nicht viel los. Beide Ladespuren

für Lkw-Gespanne sind frei. In den Parkspuren ohne Lademöglichkeit nebenan verbringen mehrere Fahrer ihre Ruhepause. Erste Graffiti verzieren die schön illuminierten Ladesäulen.

Eventuell liegt die Nutzungsflaute auch daran, dass die Beschilderung an der Raststätte immer noch nicht auf die neue Situation angepasst worden ist. Die Megawatt-Lader stehen nämlich auf dem ehemaligen

Reisebus- und Gespann-Parkplatz, weshalb an ihrer Zufahrt noch ein Verbotsschild für Lkw steht.

In der „eTrucker-App“, in der die Lkw-Fahrer-Community Lademöglichkeiten beschreiben und bewerten kann, steht für „Lipperland Süd“ hinter einem roten Ausrufezeichen „nur für kooperierende Speditionen“. Drei weitere dieser Megawatt-Lkw-Lader sollen an der A2 bis Berlin noch entstehen.