

StreetScooter summen durch die Stadt

Man hört sie kaum, sieht sie aber, wenn sie zum Beispiel gelb lackiert vor einem auf der einspurigen Fahrbahn stehen und der Fahrer im Eilschritt versucht, Pakete zuzustellen. Das Internet mag für vieles gut sein, das immense Nutzen der zahllosen Online-Shops führt aber zwangsläufig zu einem immer stärker werdenden Lieferverkehr auf unseren Straßen. Von allen weiteren logistischen Problemen, die durch die Rücksendung, gerade von Bekleidung entstehen, wollen wir gar nicht reden. Früher hat man bei C&A und Co. so lange Hosen ausprobiert, bis man die passende fand. Heute lässt man sich fünf zusenden und schickt vier wieder zurück. So kriegen wir das nicht hin mit der Klimabilanz.

Die Zustellunternehmen rüsten seit einigen Jahren ihre Fahrzeugflotten auf elektronische Transporter um, was wiederum ein guter Beitrag für den Klimaschutz ist. Besonders bemerkenswert ist dabei die Deutsche Post mit ihrem Tochterunternehmen DHL vorgegangen. Sie suchte in Deutschland einen Fahrzeughersteller und fand keinen. Daraufhin beschloss das Unternehmen, die Sache selbst in die Hand zu nehmen und stieß dabei auf die 2010 gegründete Street Scooter GmbH, eine privatwirtschaftlich organisierte Forschungsinitiative an der Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, die zusammen mit 80 mittelständischen Unternehmen und zahlreichen Forschungseinrichtungen ein günstiges Elektrofahrzeug ausdrücklich für den Kurzstreckenverkehr entwickelte. Das war die Lösung des Problems. 2014 hat die Deutsche Post DHL Group das Unternehmen übernommen.



Im April 2016 wurde mit der Serienfertigung des Streetscooter „Work“ begonnen; bis zum Jahresende wurden die ersten 2.000 Fahrzeuge hergestellt. Bis September 2017 hatte sich die Produktionskapazität bereits auf 15.000 Fahrzeuge pro Jahr erhöht. Langfristig soll die gesamte Post-Flotte von etwa 70.000 Fahrzeugen durch Elektroautos ersetzt werden. Das Unternehmen ist inzwischen Marktführer mit mehr

als 12.000 Fahrzeugen im täglichen Einsatz und blickt auf über 100 Millionen gefahrenen Kilometern und 36.000 Tonnen CO₂-Einsparung zurück. Zudem hat StreetScooter seither mehr als 700 Depots elektrifiziert sowie 13.500 Ladepunkte für kleine und große Flottenbetreiber installiert.

Die Fahrzeuge mit den schönen Namen „WORK“ und „WORK L“, also eine kleine und eine größere Version, sollen aber nicht nur in Deutschland unterwegs sein. Erst Anfang September hatte StreetScooter angekündigt, gemeinsam mit dem chinesischen Autohersteller Chery ein Joint Venture zu gründen und mit der Produktion eines gemeinsamen eLCV in den wichtigen chinesischen Markt einzusteigen. Auch in den USA wird das neue E-Nutzfahrzeug von StreetScooter bei DHL Express zum Einsatz kommen. Und 500 Fahrzeuge wurden an den japanischen Logistikdienstleister Yamato verkauft.



Am 9. Oktober stellte StreetScooter die Nachfolgeversionen von „WORK“ und „WORK L“ in den Räumlichkeiten des künftigen StreetScooter-Showrooms auf dem EUREF Campus in Berlin vor.



EUREF-Chef **Reinhard Müller** (l.) begrüßte den CEO von StreetScooter, **Jörg Sommer**, herzlich auf dem Campus in Schöneberg als neuen Mieter. Auf der Pressekonferenz stellte Sommer die Vorteile der auch optisch veränderten leichten E-Nutzfahrzeuge

vor. So punktet die neue Fahrzeug-Generation insbesondere mit einer höheren Zuladung von über einer Tonne im neu gestalteten Kofferaufbau, der Platz für bis zu vier Europaletten bietet. In der neuen Version kommen der StreetScooter WORK und WORK L auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Darüber hinaus bieten die neuen Modelle zusätzliche Features für mehr Sicherheit und Komfort im Arbeitsalltag, wie das automatische Notrufsystem e-Call, die akustische Warneinrichtung AVAS für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, eine serienmäßige Klimaautomatik, schlüsselloses Öffnen und Starten sowie der Beifahrerairbag. Dank der neuen schnelleren Ladeleistung von 11 kW sind die Fahrzeuge zudem bereits nach circa fünf Stunden zu 80 Prozent geladen.

Jörg Sommer unterstreicht: „StreetScooter ist ‚early mover‘ im Bereich der elektrischen Nutzfahrzeuge. Wir wissen daher aus langjähriger Erfahrung und vor dem Hintergrund von mehr als 100 Millionen gefahrenen Kilometern, worauf es im anspruchsvollen Lieferverkehr und in der Letzte-Meile-Logistik ankommt. Diese Erfahrungen sind in die Neukonzeption unserer Erfolgsmodelle WORK und WORK L eingeflossen. Herausgekommen sind optimale Betriebsmittel für umweltbewusste Flottenkunden.“

Auf der Pressekonferenz zeigte sich Sommer optimistisch. Bei der Beantwortung der Frage, wann das Unternehmen schwarze Zahlen schreiben, bat er um Geduld. Medienberichten zufolge machte die StreetScooter-Sparte der Deutschen Post 2018 einen Verlust von 70 Mio. Euro. Mit dem StreetScooter möchte die Post aber 60–80 Prozent der Kosten bei Wartung und Verschleiß und 60–70 Prozent der Kosten für Kraftstoff sparen und daneben den CO₂-Ausstoß reduzieren. Auch sind die Elektro-Fahrzeuge zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Um etwas zu erreichen, muss erst einmal investiert werden. Und das Investment der Post in eine E-Flotte ist der richtige Schritt.

„electrive.net“, der Branchendienst für Elektromobilität, berichtet, dass es bisher nicht gelungen ist, weitere Großkunden von seinen E-Lieferwagen zu überzeugen. Die Order des japanischen Paketzustellers Yamato über 500 Fahrzeuge ist die letzte bekannte Großbestellung. Logistiker wie Hermes setzt derzeit auf den eVito von Mercedes, GLS testet in Deutschland den Einsatz von MAN eTGE. Der Online-Gigant Amazon flottet hierzulande ebenfalls den eVito ein. Und in den USA, wohin StreetScooter in den kommenden zwei bis drei Jahren expandieren will, hat Amazon jüngst 100.000 E-Lieferwagen bestellt – beim US-Startup Rivian. Es bleibt also erst einmal der Blick ins Reich der Mitte. **Ed Koch**

Quellen: Wikipedia – StreetScooter – Fotos: StreetScooter, Ed Koch