

Nachhaltige Mobilität

Stand 2024

Die AboKiste strebt die deutliche Verringerung Ihres CO2-Ausstoßes für die Belieferung der Kund*innen ebenso wie bei den Arbeitsfahrten der Mitarbeiter*innen bis zum Jahr 2025 an.

Ist-Zustand:

Die Auslieferung der AboKisten erfolgt zurzeit mit insgesamt 6 Dieselfahrzeugen der Sprinterklasse an, dazu kommt ein Fahrzeug für die Marktbelieferung. Daneben werden zwei Elektro-Lieferwagen sowie ein Lastenrad zur Auslieferung genutzt.
Zusätzlich fährt ein externer Dienstleister mit zwei, teilweise drei Dieselfahrzeugen für uns aus.

Rückblick 2020:

Im Jahr 2020 verteilte sich die Auslieferung der rund 93.000 Lieferung wie folgt auf die Fahrzeugkategorien:

Lastenrad (Touren 06,22,42): 6200 Aufträge (6,6%)
Maxus E-Fahrzeuge (Touren 01/05/29/35/48): 8400 Aufträge (9%)
Abholer-Touren und sonstige Touren: 1000 Aufträge (1,1%)
Im Jahr 2020 wurden 16,7% aller Aufträge klimaneutral ausgeliefert, 83,3% wurden mit konventionellen Dieselfahrzeugen ausgeliefert.

Im Jahr 2020 wurden etwa 21.700 Liter Diesel eingekauft, für die Betrachtung des Dieselverbrauchs pro Kundenauftrag muss aber weiter differenziert werden. Einerseits gehört der Dieselaufwand für die Marktbeschickung nicht dazu (-2780 Liter), andererseits muss der Dieselverbrauch des externen Dienstleisters berücksichtigt werden. Da dieser noch nicht genau ermittelbar ist, werden die Auftragszahlen aus diesen Touren nicht berücksichtigt. Dieser hat im Jahr 2020 6300 Aufträge mit eigenen Fahrzeugen ausgefahren.

Dieselverbrauch pro Auftrag 2020: 0,218 Liter

Entwicklungsziele 2021:

Die weitere Senkung des Dieselverbrauchs pro Auftrag auf unter 200ml kann nur durch Ausbau der Auslieferung mit Lastenrad oder E-Fahrzeug erfolgen.

Aktuell (03_2021) ist dazu folgendes in Planung:

Lastenräder

Der Erwerb eines zweiten Lastenrads ist erst dann angedacht, wenn ein brauchbares Modell am Markt ist, dass uns den Einsatz eines Wechselsystems für die Beladung ermöglicht. Nur dann ist ein ausreichend effizienter Transport und Beschickung möglich und die Kosten bleiben im vertretbaren Rahmen. Dazu gibt es aktuell im Rahmen der Fahrradlogistik-Gruppe des Ökokisten-Verbands intensiven Austausch.

Allerdings ist nicht vor 2022 mit einer brauchbaren Lösung zu rechnen. Bis dahin ist ein Ausbau der Fahrradlogistik nicht angedacht. Allerdings besteht am Lieferstag Freitag noch Kapazität auf der Tour, weshalb hier eine gezielte Positionierung der Kunden in diese Tour möglich ist.

Maßnahmen 2021: Suche geeignetes Fahrrad, Testung Antric Fahrzeug

E-Sprinter

Der weiterführende Einsatz der beiden E-Fahrzeuge scheitert bisher an vier wesentlichen Faktoren:

1. Mangelnde Reichweite – die Fahrzeuge haben vor allem für die Touren am Dienstag und Freitag nicht ausreichend Reichweite.
2. Mangelnde Ladekapazität – das starke Wachstum der Auftragswerte führt zu stark steigenden Ladevolumina. Hinzu kommt bei den E-Fahrzeugen der Einsatz von Kühlkisten, die eine geringeres Netto-Volumen haben. Die E-Fahrzeuge haben ein geringeres Ladevolumen als die Diesel-Fahrzeuge, weshalb Sie eher an ihre Ladegrenzen stoßen.
3. Mangelnde Akzeptanz – aus den o.g. Gründen (und aus Gewohnheit) gibt es eine Hemmschwelle bei der Nutzung der Fahrzeuge durch die Fahrer
4. Ladeinfrastruktur – diese ist bisher improvisiert und dadurch fehleranfällig.

Maßnahmen 2021: Erstellung professionelle Ladeinfrastruktur, Überzeugungsarbeit Fahrerlager, genaue Tourenprüfung für E-Fahrzeuge, Erfassung des Verbrauchs pro km – Ableitung von Reichweitenausweitung durch angepasste Fahrweise, opt Anschaffung neues (größeres) E-Fahrzeug, Packoptimierung kühlpflichtige Ware

Rückblick 2021 und Entwicklungsziele 2022:

Im Jahr 2021 haben wir erfolgreich an einem städtischen Wettbewerb zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität im Unternehmen teilgenommen. Die Auszeichnung erfolgt im März 2022.

Lastenräder

Das Antric-Lastenrad konnte im Februar 2022 erstmals mit einem Planenaufbau für die Auslieferung unserer Kisten besichtigt werden. Für April 2022 ist uns ein Fahrzeug für die Testung im Praxiseinsatz versprochen worden. Sollte dieser erfolgreich sein, könnten wir das Fahrrad direkt übernehmen.

Zur Ausweitung kann eine geeignete Innenstadttour von Mittwoch auf Dienstag verlegt werden, womit das Fahrrad an vier Tagen genutzt werden könnte.

E-Sprinter

Anfang 2022 wurde endlich die Ladeinfrastruktur fertiggestellt. Es stehen jetzt 6 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Damit ist zusammen mit einer Tourenanpassung die Auslieferung von insgesamt 8-9 Touren möglich.

Im Laufe des ersten Halbjahrs 2022 wird auch ein neues E-Fahrzeug kommen, dass über ein größeres Ladevolumen und eine verbesserte Reichweite verfügt und damit hoffentlich die Diesel-Sprinter weitergehend ersetzen kann.

Sollte sich das Fahrzeug (Maxus E-Deliver 9) bewähren, kann ein weiteres Fahrzeug des Typs angeschafft werden, allerdings ist zurzeit mit erheblichen Lieferfristen zu rechnen.

Bei der Einbindung der Mitarbeiter:innen in die nachhaltige Mobilität hat es im Jahr 2021 leider keine wesentlichen Fortschritte gegeben. Durch zusätzliche Einstellungen ist der CO2-Austoß von 17 auf 27 Tonnen gewachsen.

Rückblick 2022 und Entwicklungsziele 2023:

E-Sprinter

Zum Jahreswechsel 22/23 gab es endlich substantielle Fortschritte im Bereich der E-Mobilität: Nachdem einer unserer Langzeitmiete-E-Transporter dauerhaft ausgefallen ist, konnten wir auf ein neues Modell, einen Ford E-Transit, wechseln. Dieser bringt uns einen erheblichen Fortschritt was das Ladevolumen anbelangt und geringfügige Fortschritte bei der Reichweite. Im Februar 2023 wurde endlich der im März 2022 bestellte neue Maxus E-Deliver 9 geliefert, der ähnliche Vorteile wie der Transit bietet.

Damit stehen uns jetzt zwei E-Transporter für den vollwertigen Einsatz auf vielen Touren zur Verfügung, daneben der ältere kleinere E-Transporter, der für ausgewählte Touren weiter genutzt wird.

Da parallel die Kommissionierung kühlpflichtiger Produkte variabel auf „gekühlt/ungekühlt“ umgestellt wurde, können wir nun täglich mindestens zwei, an mehreren Tagen auch drei Touren elektrisch ausliefern.

Lastenräder

Eine überarbeitete Version des Antric-Lastenrads wurde Ende 2022 bestellt, die Auslieferung wird hoffentlich in den kommenden Wochen erfolgen. Damit erhalten wir eine sichere Hardware zur Ausweitung der Fahrrad-Touren. Parallel wurde im Februar 2023 eine zusätzliche Fahrradtour für Dienstag angelegt. Dadurch liefern wir jetzt 4 statt 3 Touren pro Woche mit dem Lastenrad aus.

Entwicklungsziele

Im Laufe des Jahres ist die Neuanschaffung eines weiteren E-Sprinters angedacht.

Möglicherweise gelingt es über eine Förderung hier einen erheblichen Investitionszuschuss zu erhalten, was den roll-out erleichtern würde.

Ansonsten gilt es jetzt, die vorhandenen E-Fahrzeuge konsequent einzusetzen.

Durch die PV-Anlage, die im Frühjahr 2023 ans Netz geht, ergeben sich weitere Synergien was die Ladung der E-Fahrzeuge anbelangt. Hier gilt es die Eigennutzung von Solarstrom zu optimieren und damit vom deutschen Strommix unabhängiger zu werden.

Rückblick 2023 und Entwicklungsziele 2024:

E-Sprinter

Seit Mai 2023 haben wir eine zweiten Maxus E-Deliver im Einsatz, im April folgt ein drittes Auto dieses Typs.

Parallel haben wir im Zeitraum ein weiteres Diesel-Fahrzeug abgestoßen.

Bei guter Planung gelingt es uns in der Regel, alle drei E-Sprinter täglich auf Tour zu schicken. Es gibt allerdings teilweise Probleme mit dem Laden der Fahrzeuge, was nicht immer zuverlässig funktioniert. Dann muss spontan auf ein Diesel-Fahrzeug geswitcht werden.

Insgesamt kann gesagt werden, dass der Einsatz der E-Fahrzeuge für uns Routine geworden ist und einige Fahrer diese den Diesel-Fahrzeuge vorziehen.

Lastenräder

Die zusätzliche Fahrrad-Tour am Dienstag hat sich bewährt – allerdings fehlt es hier manchmal an einer sicheren Vertretung, wenn einer unserer beiden Fahrrad-Auslieferer ausfällt. Dann wird die Tour doch mit einem Auto gefahren.

Seit Juni ist das neue Antric-Fahrrad im Einsatz. Es hat sich – trotz einiger technischer Probleme in der Einführung – bisher bewährt.

Die Optimierung der Fahrradauslieferung durch verbessertes Packen und Transport von Vorgepackten Rollis wurde leider noch nicht umgesetzt. Hier fehlt es an Zeit und Unterstützung durch das Fahrrad-Team. Entsprechend verbleiben die Auslieferungszahlen mit dem Lastenrad auf dem erreichten Niveau.

Entwicklungsziele

Mit dem dritten E-Deliver 9 werden 4 E-Fahrzeug im festen Einsatz sein. Damit kann die Mehrzahl aller Touren mit E-Fahrzeugen ausgeliefert werden.

Zur Absicherung der Reichweite für die wenigen sehr langen Touren (>200km) wollen wir eine Aral-Ladekarte mit Schnelllademöglichkeit nutzen, so dass bei Bedarf unterwegs kurz zusätzliche Reichweite getankt werden kann.

Die gute Integration zwischen PV-Anlage und E-Ladeinfrastruktur ist ein weiteres Projekt. Hier warten wir allerdings auf die Erfahrungen, die die Kollegen von Flotte Karotte in Bochum aktuell mit intelligenten Systemen sammeln.

Bis dahin versuchen wir, durch Schulung der Fahrer die Nutzung von PV-Strom für die Ladung der Fahrzeuge zu verbessern (Wann schließe ich an welche Säule an?).

Rückblick 2024 und Entwicklungsziele 2025: (Stand 08_2025)

E-Sprinter

Seit März 2024 läuft der dritte Maxus E-Deliver 9 bei uns.

Ein weiteres Diesel-Fahrzeug wurde verkauft.

An vier Tagen pro Woche setzen wir alle 4 E-Fahrzeuge im Bestand ein, lediglich dienstags ist das bisher noch nicht möglich, weil zwischengeladen werden müsste. Dies stellt zwar technisch kein Problem dar, da wir über eine entsprechende App zur Schnellladen an allen Ladesäulen verfügen – im Alltag gibt es aber noch Vorbehalte der Fahrer.

Was Wartung und Reparaturen anbelangt erweisen sich die E-Fahrzeuge bisher als anspruchslos.

Aktuelle Kilometerstände der Fahrzeuge liegen zwischen 30.000 km und 68.000 km.

Bei der Frage des Energiemanagements zwischen PV-Anlage und Ladeinfrastruktur gibt es noch keine Fortschritte – hier sind praxisnahe Lösungen noch nicht marktreif.

Lastenräder

Am Umfang der Auslieferung mit dem Lastenrad (4 Touren pro Woche) hat sich nichts geändert. Intensiv haben wir an der Tourenoptimierung gearbeitet, so dass in der Spitzzeit bis zu 70 Kunden mit einer Tour beliefert werden können.

Bei der Anlieferung von Firmenkunden und Kitas (montags) sind wir an die Kapazitätsgrenzen des Lastendrads gestoßen und beliefern jetzt zwei Kitas mit dem E-Transporter.

Mitarbeitenden-Mobilität

Seit 2024 bieten wir sowohl ein Job-Ticket wie die Möglichkeit eines Job-Bikes für alle Mitarbeitenden an.

Entwicklungsziele

Im Prinzip steht das Mobilitätskonzept. Der Roll-Out der E-Fahrzeuge wird sukzessive beim Abstoßen von alten Diesel-Fahrzeugen erfolgen.

Allerdings gibt es aktuell keine Fördermöglichkeiten, die die Mehrkosten in der Anschaffung für uns etwas kompensieren würden. Diese würden die Investitionsentscheidung vereinfachen.

Bei der Wahl des Fahrzeugtyps besteht die Überlegung, nach drei angeschafften Fahrzeugen vom Hersteller Maxus auch andere Angebote zu prüfen. Erfreulicherweise erweitert sich das Angebot von E-Transportern.