

Die Wirtschaftsfachzeitschrift für professionelle Gemeinschaftsgastronomie D 7682 E

gv-praxis

BUSINESS · CARE · EDUCATION 7-8/2019



www.food-service.de

TECHNIKER AUF DIGITALKURS

Marktstudie und Ranking
der deutschen Hersteller



Der City-Transporter Renault Kangoo Zero Emission überzeugt mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis und top Reichweite. © Renault

Mobil mit Akku

Nachdem der Markt der Elektroautos in Deutschland jahrelang vor sich hindümpelte, nimmt er langsam Fahrt auf. Was spricht für, was gegen den Umstieg auf Elektrik? Drei Caterer berichten.

Der Berliner Caterer Aveato setzt u.a. auf den Kleinlieferwagen Paxster.

© Aveato

Eigentlich, so der Plan der Bundesregierung, sollten im nächsten Jahr bereits mindestens eine Million Elektroautos durchs Land rollen. Längst ist klar: Dieses Etappenziel wird nicht mehr zu schaffen sein. Zum 1. Januar 2019 registrierte das Kraft-

fahrt-Bundesamt gerade mal 83.175 Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb. Die Millionenmarke soll nun 2022 geknackt werden. Auch der monetäre Anreiz zum Umstieg, der sogenannte Umweltbonus, geht in die Verlängerung – voraussichtlich bis

100 Prozent klimaneutral agiert, neu zu denken – aus Schads Sicht nur konsequent. Testgebiet für den Einsatz verschiedener E-Vehikel ist vor allem der Standort Berlin, wo auch die Aveato-Zentrale zu Hause ist. Was sich dort als gut und richtig herausstellt, soll später als Blaupause an allen anderen Niederlassungen dienen, von Köln über Hamburg und Frankfurt am Main bis München. Seit 2017 hat der Caterer in der Bundeshauptstadt mehr als 5.000 Aufträge „elektrisch“ ausgeliefert. Zur E-Flotte gehören neben Lastenrädern und Tripl E-Cargo Scooter der Kleinlieferwagen Paxster und der Transporter Streetscooter mit Kühlaufbau. Der größte Vorteil des retro-schicken Elektrorollers Tripl gegenüber dem E-Bike: der verschließbare Laderaum. Er fasst bis zu



City-Logistik besonders im Fokus.

Ende 2020. Der größte Antrieb für Alexander Schad, Gründer und Geschäftsführer des Cateringunternehmens Aveato, von Diesel auf Batterie umzusteigen: alle unternehmerischen Bereiche so umweltfreundlich und nachhaltig wie möglich gestalten. Die City-Logistik des Unternehmens, das nach eigenen Angaben seit 2008 zu



Jörg Wischhusen von Meyer Menü beobachtet stetig den Markt. Noch gibt es nicht das passende Elektromobil für die Auslieferung der 70.000 Essen bundesweit. © Meyer Menü

200 Kilogramm; bei Bedarf kann die Ladung sogar gekühlt oder warmgehalten werden. Wie Lastenrad und Triple ist auch der in Skandinavien eigens für die Zustellung entwickelte Paxster bei Aveato vor allem auf der „letzten Meile“ unterwegs. Obwohl der Ökoflitzer mit vier Rädern ausgestattet ist, reicht ein Moped-Führerschein, um ihn fahren zu dürfen. Weil er zwar eine Frontscheibe, aber keine

Türen hat, sitzt der Fahrer geschützt und kann trotzdem schnell ein- und aussteigen. Und: „So kurz und schmal wie er ist, braucht es nur wenig Parkfläche“, berichtet Schad. Notfalls könne man den fahrbaren Untersatz auch auf dem Gehweg abstellen.

Dank seiner unkomplizierten Art sei der Ökoflitzer bei den Mitarbeitern sehr beliebt, so der Geschäftsführer. Ganz anders das Lastenrad. Schnell hat sich gezeigt: Dafür ist kaum jemand zu begeistern – außer trainierte Fahrradkuriere. Weitere Nachteile: Die Zuladungsmöglichkeiten sind im Vergleich zu den anderen Vehikeln deutlich geringer. Vibrationen, verursacht durch Schlaglöcher, machen den Transport von empfindlichen Speisen wie Fingerfood zur Wackelpartie. Eine Kühlbox erschwert die Fahrt zusätzlich. Schad: „Wir bewegen uns stets im Spannungsfeld zwischen Reichweite und Kühlung.“ Sämtliche Speisen sollen die Kunden mit einer Temperatur von acht Grad erreichen, so Aveatos Qualitätsversprechen. Doch je mehr Energie benötigt wird, um die Fracht auf Temperatur zu halten, umso weniger Strecke können Elektrofahrzeuge machen. Mit nur einer Batterie, die für beides sorgen muss, Antrieb und Kühlung, komme man deshalb nicht weit, so der Caterer. Ein Problem, das selbst der Streetscooter mit innovativer Trockeneisälteanlage noch nicht lösen könne. Die sogenannte Green Maschine mit passiver Kühlung ist seit rund einem Jahr bei Aveato im Einsatz. Abhilfe verspricht ein Upgrade des Streetscooters, auf das Schad auf

der IAA aufmerksam wurde. Das erstmals mit zwei Batterien ausgestattete Modell verstärkt seit knapp zwei Monaten den Fuhrpark des Caterers. Den Kühlkoffer hat der Kühlfahrzeugspezialist Kress entwickelt. Die ersten Erfahrungswerte? „Durchaus zufriedenstellend.“ Mindestens 70 Kilometer schafft der Transporter, bis er wieder für sechs Stunden an die Ladestation muss. In Großstädten mit eng geknüpftem Kundennetz völlig ausreichend, so der Geschäftsführer. Ein zweites Fahrzeug ist bereits bestellt und soll noch im Sommer geliefert werden. Kostenpunkt: rund 60.000 Euro inklusive Kühltechnik. Damit liegt der Transporter allerdings 10.000 Euro über der Fördergrenze. „Um trotzdem in den Genuss des

Den Umweltbonus geschickt nutzen.

Umweltbonus zu kommen, haben wir das Fahrzeug ohne Kühlkoffer fördern lassen. Erst später wurde der Aufbau montiert.“ Wie gut sich das Modell auf lange Sicht schlägt, wird sich erst im Laufe der nächsten Jahre zeigen, denkt der Catering-Profi. Die wichtigsten Fragen: Wie lange halten die Batterien durch? Und muss das Elektroauto tatsächlich so gut wie nie in die Werkstatt? „Wenn alles gut läuft, wollen wir bis 2022 komplett emissionsfrei unterwegs sein“, hofft Schad.

Für Meyer Menü ist das noch ferne Zukunftsmusik. Der Caterer mit Zentrale im Bielefelder Stadtteil Ol-

Die Catering-Compagnie s.Bar in Stuttgart setzt auf den City-Transporter Renault Kangoo Zero Emission. © s.Bar

Lohnt sich der Umstieg?

Das Öko-Institut hat einen Online-Rechner entwickelt, der ermöglicht, die Kosten für ein Elektrofahrzeug mit denen für ein klassenähnliches Benzin-, Diesel- und Plug-in-Hybridauto zu vergleichen. Die Gesamtkostenvorschau berücksichtigt gut ein Dutzend Faktoren: vom Anschaffungswert über Steuern, Versicherung, Kraftstoff, Wartung/Reparatur und Ladeinfrastruktur bis zum Fahrzeugrestwert. Darüber hinaus rechnet das Tool aus, wie viele Treibhausgase sich durch den Umstieg auf die Elektromobilität einsparen lassen. <https://emob-kostenrechner.oeko.de>





Schick, wendig, praktisch: der Tripl E-Cargo Scooter, ein deutsch-dänisches Gemeinschaftsprojekt. Je nach Batterietyp packt er bis zu 100 Kilogramm pro Ladezyklus und buckelt locker 200 Kilogramm.

© Aveato

dentrup liefert jeden Tag rund 70.000 Essen aus. Beim Transport spielt nicht das Kühlen, sondern das Warmhalten eine zentrale Rolle: Auf dem Weg zum Kunden werden die Speisenkomponenten mit einem speziellen Ofen endgegart. „Die Energie, die dafür nötig ist, ginge natürlich zulasten der

Reichweite. Und damit kämen wir wortwörtlich nicht hin“, sagt Unternehmenssprecher Jörg Wischhusen. Beim gründlichen Sondieren des aktuellen Angebots hat sich gezeigt: „Bis es eine technische Lösung gibt, die unsere Anforderungen erfüllt, werden vermutlich noch drei bis fünf Jahre ins Land gehen.“

Eine ähnlich große Herausforderung ist die Infrastruktur. Allein in Bielefeld sind 45 Lieferfahrzeuge im Einsatz. Genauso viele Ladestationen installieren zu lassen, wäre nicht nur eine enorme Investition. „Alle Wagen gleichzeitig laden zu können, ist nach Einschätzung der Stadtwerke unter den gegebenen Bedingungen technisch gar nicht möglich. Unter anderem fehlt ein Umspannwerk.“ Was also tun, solange der Anschluss an die Zukunftstechnologie fehlt? „Die Augen offen halten und den Markt beobachten“, sagt Wischhusen. Zum Beispiel könnten sich die Ostwestfalen vorstellen, auf Wasserstoff-Hybrid-Fahrzeuge umzusatteln, sobald sie marktreif sind.

Anders sähe es ohne die notwendige Verbindung mit einem Ofen aus. Essen auf Rädern mit Elektroantrieb – dafür gibt es bereits mehrere Beispiele in Österreich. Seit vergangem Jahr

schickt auch die im Sauerland gelegene Gemeinde Meinerzhagen ihr ehrenamtliches Lieferteam mit einem E-Comfort-Kastenwagen auf Tour. Um täglich rund 50 Essen auszuliefern, macht das Elektroauto in der Woche rund 350 Kilometer Strecke.

Die s.bar, Gesundheits- und Catering-Compagnie mit Sitz in Stuttgart, setzt wie Aveato auf einen Elektro-Mix. Für kurze Strecken haben Mitarbeiter die Wahl zwischen Lasten-E-Bikes oder Segways. Am Fraunhofer-Institutszentrum, wo der Caterer die Großküche betreibt, gibt es bereits seit fünf Jahren einen E-Smart samt Ladestation. Geschäftsführer und Betriebsleiter können ihn beispielsweise für City-Touren zu Meetings bei Lieferanten und Neukunden nutzen, für

E-Mobilität Baustein für mehr Nachhaltigkeit.

Einkäufe vor Ort oder zum Ausliefern kleiner Cateringaufträge. Der jüngste, noch ganz frische Neuzugang in der E-Flotte ist der City-Transporter Renault Kangoo Zero Emission. „Ein tolles, robustes Auto. Verglichen mit dem Streetscooter bietet er ein deutlich besseres Preis-Leistungs-Verhältnis“, findet Geschäftsführer Udo Sanne. Und auch mit seiner Reichweite von rund 270 Kilometern schlägt der Franzose das Modell aus Deutschland um Längen.“ Um sie zu erreichen, muss er neun bis elf Stunden geladen werden.

„E-Mobilität ist für uns ein Baustein hin zu mehr Nachhaltigkeit. Als wir vor ungefähr zehn Jahren die Segways und später den E-Smart angeschafft haben, galten wir noch als Exoten. Heute würde man Vorreiter sagen.“ Vor allem aber wolle man Vorbild sein, so Sanne. In kleinen Schritten vorausgehen, denn große würden nur überfordern, sich neuen Technologien und Möglichkeiten öffnen: „Das ist unser Weg, da wollen wir hin – und möglichst alle Mitarbeiter mitnehmen. Denn alles das, was wir im Unternehmen verändern, verändert auch die Menschen, die für uns arbeiten“, ist der Geschäftsführer überzeugt.

Kerstin Schulte

Zuschüsse für E-Autos

● **Bundeszuschüsse.** Um den Absatz neuer Elektrofahrzeuge zu befördern, gewährt der Bund eine Kaufprämie, den sogenannten Umweltbonus. Der staatliche Zuschuss für reine Elektroautos beträgt 2.000 Euro, für Plug-in-Hybride 1.500 Euro – vorausgesetzt, die Fahrzeuge stehen auf der Liste des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, kurz BAFA. Die Hersteller müssen mindestens den gleichen Betrag als Preisnachlass gewähren. www.bafa.de

● **Länderzuschüsse.** Einzelne Länder haben ebenfalls Förderprogramme aufgelegt. Zum Beispiel fördert das Land Nordrhein-Westfalen Kauf, Leasing und Langzeitmiete von E-Fahrzeugen mit zusätzlich 4.000 Euro pro Fahrzeug. Bei Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2,3 bis 7,5 Tonnen sind es sogar 8.000 Euro – macht also insgesamt eine Fördersumme von bis zu 12.000 Euro pro Fahrzeug. Zuschüsse gibt es auch für Beratungsleistungen und das Installieren von Ladesäulen. www.elektromobilitaet.nrw/förderprogramme/elektrofahrzeuge/