

DIE LINKE.Fraktion im Lüdenscheider Rat, Albrechtstr. 2,
58507 Lüdenscheid

Bürgermeister
Sebastian Wagemeyer

per Mail

DIE LINKE

Fraktion im Lüdenscheider Rat

Josef Filippek

Fraktionsvorsitzender

Albrechtstr. 2

58507 Lüdenscheid

Telefon 0176 54185318

josef.filippe@rat.luedenscheid.de

Otto Ersching

Ratsherr

Telefon 01525 1017418

otto.ersching@rat.luedenscheid.de

www.dielinke-maerkischer-kreis.de

Anfrage: Umstellung Fuhrpark auf E-Fahrzeuge

Lüdenscheid, 03.08.2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in einem Artikel der LN vom 02.08.2023 wird über die schrittweise Umstellung des Fuhrparks der STL auf E-Fahrzeuge berichtet. Dabei wird erwähnt, dass der Antrieb großer Fahrzeuge, wie z.B. Mülltransporter, auf Wasserstoffbasis erfolgen könnte. Explizit gibt es aber augenscheinlich keine konkreten Planungen in diese Richtung.

In die Überlegungen des zukünftigen Antriebes eines Lkw oder Mülltransporters muss auch der Wirkungsgrad einfließen. Während Dieselmotoren nur einen Wirkungsgrad von ca. 30% und Wasserstoffantriebe nicht wesentlich effizienter sind (Wirkungsgrad ca. 32%), lohnt sich der Blick auf einen Elektroantrieb. Dieser wird mit einem Wirkungsgrad von 65% - 70% angegeben. Zukünftige E-Fuels sollten ebenfalls nicht in Betracht gezogen werden, da hier ein Wirkungsgrad von ca. 13% (von der Herstellung bis zum Fahrzeugbetrieb) zu erwarten ist.

Die Firma Busch-Jaeger-Elektro hat lt. Zeitungsbericht vom 21.04.2023 inzwischen einen Lkw mit Elektroantrieb angeschafft. Dieser wird für die Fahrten zwischen den Werken in Lüdenscheid und Bad Berleburg (Werk Aue) genutzt. Rechnerisch lassen sich mit einer Batterieladung ca. 400km zurücklegen.

Mit dem hohen Wirkungsgrad eines Elektroantriebes würde selbst bei dem derzeitigen Strommix eine Verbesserung des CO₂-Ausstoßes zu rechnen sein. Allerdings wäre eine eigene Ladeinfrastruktur durch z.B. PV-Anlagen gespeist, das Optimum in Bezug auf CO₂-Neutralität. Weiterhin ist die Schaffung einer Wasserstoff-Infrastruktur um einiges komplizierter als die Schaffung einer Elektro-Infrastruktur.

Es ist sehr zu begrüßen, dass mit der schrittweisen Umstellung dieser Weg gegangen und damit dem Klimaschutzkonzept ein Stück Rechnung getragen wird. Allerdings muss auch überlegt werden, dass herkömmliche Pkw, wie der angesprochene Renault Zoe oder Kangoo immer noch einen immensen Flächenverbrauch haben. Aus diesem Grund müsste auch der Einsatz von modernen Lastenrädern wie von der Firma ONO (<https://www.youtube.com/watch?v=7YCCO7gdXD0>; <https://onomotion.com/>) oder vergleichbarer Hersteller in das Konzept einbezogen werden. Diese Fahrzeuge haben eine wesentlich geringere Größe, als herkömmliche Pkw und verbrauchen damit nicht so viel versiegelte Fläche. Gleichzeitig können sie nahezu an jedem Ort geparkt und zukünftige Radwege dürfen benutzt werden.

Wir bitten daher um die Beantwortung folgender Fragen zur kommenden Ratssitzung am 21.08.2023:

1. Gibt es bereits Konzepte, um Müll- und andere Großfahrzeuge mit Elektroantrieb anzuschaffen? Und wie sehen diese Konzepte aus?
2. Wie hoch sind die täglich zurückgelegten Kilometer der Mülltransporter und anderer Lkw?
3. Wie viele zusätzlichen Ladestationen müssten errichtet werden, damit theoretisch alle großen Fahrzeuge über Nacht geladen werden können?
4. Gibt es die Überlegungen, bereits versiegelte Flächen, wie Parkplätze, Abstellflächen für Container usw. auf dem Gelände der STL oder an der ehemaligen Mülldeponie Leifringhausen mit PV-Anlagen auszustatten, um mögliche weitere Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu laden? Welche Flächen würden sich dafür eignen?
5. Gibt es bereits die Überlegungen, auch Lastenräder für den Transport von Gütern einzusetzen?
6. Wie hoch sind die Anschaffungspreise für z.B. einem Müllfahrzeug mit Dieselantrieb, Wasserstoffantrieb und Elektroantrieb?

Im Voraus vielen Dank.

Freundliche Grüße

Otto Ersching
Ratsmitglied

Josef Filippek
Fraktionsvorsitzender



Logistik, Nachhaltigkeit, Mission to Zero – alles gehört zusammen. Praxisbeispiele gab das fachkundige BJ-Team (hier vor der Solar-Blume).

FOTO: POPOVIC

Emissionsfreier Weg der Ware

Logistik-Veranstaltung bei Busch-Jaeger / Erkenntnis: Nicht alles ist planbar

VON SUSANNE KORNAU

Lüdenscheid – Wenn man nur wüsste, was der Kunde morgen will. Wenn man bloß wüsste, wann die Brücke wieder steht. Wenn man doch wüsste, ob der, der wagt, auch gewinnt. Auch Adalbert M. Neumann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Busch-Jaeger Elektro GmbH, hat nicht alle Antworten, das gibt er unumwunden zu. „Wo geht die Reise hin?“ fragte er das Fachpublikum, das sich am Donnerstag am Freisenberg zum „Blick hinter die Kulissen“ der Busch-Jaeger Logistik traf. Die Frage stellt er sonst im Team, gilt es doch, frühzeitig gemeinsam ein Gefühl für die richtigen Antworten zu finden, auch deshalb, um auf Funktions-



Der flotte „Josh“ hat ringsum alles im Blick. FOTO: POPOVIC



Der neue E-Truck mit Auflieger ist täglich mehrfach zwischen den Werken Aue und Lüdenscheid unterwegs. Der Vorreiter hofft auf Nachahmer im elektrischen Lieferverkehr. FOTO: BJ

störungen im System reagieren zu können. Und Dysfunktionen gab es zuletzt einige: Pandemie, Flutfolgen, aber auch plötzlich auftauchende Spieler im Smart-Markt oder die schnell zunehmende Bedeutung des E-Commerce.

Trotzdem will sich das 1879 gegründete Unternehmen natürlich die Steuerung nicht aus der Hand, die zentrale Rolle im Haus nicht nehmen lassen. Fast 600 Millionen Euro Umsatz im Jahr verpflichtet. „Es bleibt spannend“, sagt Neumann und gibt trotzdem schon einmal eine Antwort auf Herausforderungen der Zukunft: „Ganze Städte zu optimieren, das ist unser Thema.“ Doch bevor intelligente Gebäude entstehen, muss die Vorstellungskraft zunächst ins Produkt gehen und das, möglichst effizient, zum Kunden kommen. Viele Stellknöpfe also,

viele Wege, die noch nachhaltiger und direkter werden können. Viele Kleinigkeiten, die bedacht sein wollen – von der Frage, „wie vermeide ich, Luft zu fahren“ bis zum Paketband aus Papier.

„Wir stehen jeden Tag vor neuen Aufgaben, die wir gestern noch gar nicht gesehen haben“, stellt Logistik-Leiter Jörg Siemers fest. Um die bewältigen zu können, muss man schon mal etwas wagen. Gerade ist man wieder zu einem solchen Abenteuer aufgebrochen: Seit Kurzem pendelt ein E-Truck zwischen Lüdenscheid und dem Werk Aue, wo die Kunststoffteile mit spezieller Oberflächentechnik produziert werden.

Das will finanziert sein, soll sich auf lange Sicht aber natürlich rentieren. Die Fördermühlen mahlen langsam, aber wenigstens stand das Fahrzeug pünktlich vor der

Tür: 666 PS, sechs Batteriepakete, die bis zu 540 kWh liefern, ein Durchschnittsverbrauch von 1,1 kWh pro Kilometer und bis zu 44 Tonnen Gesamtzuggewicht – so wird inzwischen die Strecke zwischen Lüdenscheid und Aue mehrmals am Tag bewältigt. 50 Prozent weniger Energieverbrauch als ein Diesel, spart der E-Truck bei 120.000 Kilometern im vollelektrischen Werkverkehr 112 Tonnen CO₂ im Jahr.

Ohne die Lust am Spielerei, am Ausprobieren, wäre man womöglich noch gar nicht so weit. So war es auch bei den AGVs. Die Protagonisten des fahrerlosen Systems, die „Kollegen“ Tiara und Joshi, sind Automated Guided Vehicles. Das heißt, die beiden bewegen sich – ähnlich wie ein Staubsaugerroboter – sicher und mit bestenfalls 1,4 Meter pro Sekunde durch die

„Wir stehen jeden Tag vor neuen Aufgaben, die wir gestern noch gar nicht gesehen haben.“

Jörg Siemers
Leiter Logistik

Hallen, umkurven Hindernisse und transportieren codierte Kisten, Kästen und Paletten von A nach B. Nach vierstündigem Einsatz reicht ein Ladepäuschen von 15 Minuten, und weiter geht's, bei Bedarf auch in Geisterschichten. Im ersten Jahr haben sie 11.530 Kilometer zurückgelegt. Diese und andere Vorteile haben sich inzwischen herumgesprochen, und andere Lüdenscheider Industriebetriebe haben sich vor Ort bereits über Nutzen und Möglichkeiten informiert.

Auf solche Nachahmer-Effekte hofft Busch-Jaeger bei vielen seiner Schritte auf dem Weg in eine emissionsfreie Zukunft. Schon das erste zarte Pflänzchen, das seit ein paar Jahren im „Vorgarten“ steht, war früh ein Schritt in diese Richtung: die Smart Flower, eine Blume mit Blütenblätter aus Photovoltaik-Paneelen, die sich mit der Sonne drehen und nachts einklappen. Heute sind längst die Parkplatzdächer große PV-Flächen, die den Energiebedarf am Standort decken. Für den E-Truck wird gerade noch die Lade-Infrastruktur gebaut. Es geht weiter.



Vom Zoe bis zum geräumigen Kangoo – die E-Autos im kommunalen Fuhrpark sind laut STL-Leiter Andreas Fritz durchaus beliebt.

FOTO: POPWIC

E-Mobilität: Anteil wächst langsam

Acht von 21 städtischen Pkw sind E-Autos / Wasserstoff-Müllwagen möglich?

VON CAROLINA LUDWIG

Lüdenscheid – „Elektromobilität für den kommunalen Fuhrpark“ – dieser Posten stand bereits 2010 im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Lüdenscheid. Ab 2011 sollten damit etwa 500 Tonnen CO₂, ab 2015 dann 1000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Heute sind immerhin acht von 21 städtischen Pkw reine Elektrofahrzeuge. Und sie sind beliebt.

„Die werden sehr gerne genommen. Die sind spritzig, an der Ampel lassen sie einen Benziner stehen“, erzählt Andreas Fritz, Leiter des Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetriebs Lüdenscheid (STL), über den die Fahrzeuge für den kommunalen Fuhrpark beschafft und angemeldet werden.

Dass heute, fast 13 Jahre nach Veröffentlichung des Endberichts zum Klimaschutzkonzept, nur acht Elektroautos im Fuhrpark zu finden sind, hat durchaus logische, finanzielle und umweltschonende Gründe. Denn ein neues Elektroauto wird immer erst angeschafft, wenn ein alter Verbrenner dafür aussortiert wird, wie Andreas Fritz erzählt. „Wir



Am Kreishaus gibt es eine Lademöglichkeit. Der Märkische Kreis nutzt selbst jedoch nur drei E-Autos – bei 116 Dienstfahrzeugen.

FOTO: NOUGRIGAT

wollen nicht auf Teufel komm raus E-Autos fahren. Sondern wir gucken, welche Autos ersetzt werden müssen und schauen dann, ob es ein vergleichbares Auto auch mit Elektroantrieb gibt“, erklärt er. Im Einsatz seien nicht nur Kleinwagen oder klassische Pkw wie der Renault Zoe, sondern auch Kangoos mit Elektroantrieb, in denen unter anderem Werkzeuge oder Material transportiert werden. „Unsere Tischlerei nutzt die viel. Die haben häufig sperrige Materialien, die nicht schwer sind, aber Ladevolumen brauchen“, sagt Fritz.

Die Frage, ob das Elektroauto die Last gut tragen kann, stelle sich so häufig nicht.

Der städtische Betrieb ist aber selbstverständlich auch mit größeren Fahrzeugen, Lastwagen und Müllautos unterwegs. Ob diese in Zukunft auch durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden? Einen kleinen E-Transporter, wie ihn die Post häufig nutzt, hatte man bereits im Einsatz. „Die sind gar nicht so schlecht von der Bauart. Aber Ersatzteile – die kriegen Sie nicht“, kann Fritz berichten. Diese sogenannten Scooter könne man mittlerweile aber ohnehin

„Ich habe Kollegen, die durchaus Müllfahrzeuge mit Wasserstoff betanken.“

Andreas Fritz
STL-Leiter

nicht mehr kaufen. In den nächsten Tagen soll daher ein anderes elektrisch betriebenes Fahrzeug in der Größenklasse geliefert werden.

Die Umstellung bei Müllwagen und anderen Großfahrzeugen sei bisher noch nicht erfolgt – die aktuelle Technik sei auch noch nicht ganz ausgereift. „Ich habe aber Kollegen, die durchaus Müllfahrzeuge mit Wasserstoff betanken“, weiß Fritz aus anderen Kommunen zu berichten. Eine passende Tankstelle gebe es dafür in der Umgebung allerdings nicht, und auch die Anschaffung sei „unheimlich teuer“, was gerade bei Posten, die über die Müllgebühren finanziert werden, ein wichtiges Kriterium sei. „Wir können die Bürger damit ja nicht so belasten“, sagt Fritz, „in Zukunft glaube ich aber schon, dass das ein Weg ist.“ Schließlich habe sich die Technik, seit 2015 das erste E-Fahrzeug

für den kommunalen Fuhrpark angeschafft wurde, auch rasant weiterentwickelt, die Reichweite wurde verbessert und die nötige Infrastruktur geschaffen.

Übrigens: Im Vergleich zum Märkischen Kreis ist Lüdenscheid Vorreiter in Sachen Elektroautos. Von 116 Dienstfahrzeugen seien beim Kreis lediglich drei elektrisch betrieben, wie Alexander Bange, Pressesprecher des Kreises, auf Anfrage erklärt. Von den 116 Fahrzeugen würden 77 von den verschiedenen Fach- und Außendienstleistungen genutzt, 28 vom Rettungsdienst und elf vom Bevölkerungsschutz. Der Landrat Marco Voge fahre einen zwei Jahre alten 5er-BMW mit Verbrennungsmotor.

Es gebe aber Pläne, bis 2026 insgesamt 23 elektrisch betriebene Fahrzeuge im Fuhrpark zu haben. „In diesem Jahr laufen noch sieben Leasingverträge für Fahrzeuge mit Verbrennermotoren aus. Diese werden durch E-Fahrzeuge ersetzt“, erklärt Alexander Bange. Am Kreishaus gibt es außerdem eine Ladesäule, an der zwei Fahrzeuge gleichzeitig betankt werden können. Anders als die Säulen des STL sind diese für jedermann zugänglich.