

100 Tage DHL-Test: Neuer Scania E-Lkw mit kraftstoffbetriebenem Stromgenerator spart 90 Prozent CO₂-Emissionen ein

- DHL stellt mit Scania entwickeltes „Extended Range Electric Vehicle“ (EREV) erstmals auf dem International Transport Forum in Leipzig vor
- Wesentliche Erkenntnisse nach 22.000 gefahrenen Kilometern: Der Lkw bietet die notwendige betriebliche Flexibilität und Energiereserve, fährt im Testbetrieb 90 Prozent der Zeit im Elektromodus und ermöglicht stabile Betriebsabläufe
- Einsparung von 16 Tonnen CO₂e-Emissionen im Testzeitraum
- DHL CEO Tobias Meyer: „Wir brauchen pragmatische Lösungen wie den EREV und zügige politische Entscheidungen, um solche Brückentechnologien zu ermöglichen. Wir wollen den Verkehrssektor jetzt dekarbonisieren. Die Regulierung sollte uns dabei unterstützen, nicht behindern“

Leipzig, 22. Mai 2025: Der weltweit führende Logistikanbieter DHL Group hat heute auf dem International Transport Forum der OECD in Leipzig das gemeinsam mit dem Nutzfahrzeughersteller Scania entwickelte „Extended Range Electric Vehicle“ (EREV) vorgestellt. Der EREV ist ein elektrischer Lkw, der mit einem kraftstoffbetriebenem Backup-Generator ausgestattet ist, der Strom erzeugt, um die Batterien aufzuladen, wenn diese zur Neige gehen. Dieses neue Lkw-Konzept wird von DHL intensiv für den Pakettransport zwischen Berlin und Hamburg getestet. Die Ergebnisse nach den ersten 100 Tagen sind sehr positiv: Der EREV hat rund 22.000 Kilometer zurückgelegt und war mehr als 90 Prozent der Zeit im Elektromodus im Einsatz. Der Reichweitenverlängerer wurde nur bei etwa 8,1 Prozent der gefahrenen Kilometer aktiviert. Infolgedessen hat der EREV mehr als 90 Prozent der CO₂e-Emissionen im Vergleich zu einem herkömmlichen Diesel-Lkw während der Testphase eingespart.

Gleichzeitig erhöht er die betriebliche Flexibilität, indem er eine zusätzliche Energiereserve bereitstellt, wenn keine Ladestation verfügbar ist - im Gegensatz zu einem vollelektrischen Lkw. Der Generator selbst kann die Antriebsachse des Fahrzeugs nicht direkt antreiben. In dieser Hinsicht unterscheidet sich der EREV von herkömmlichen Hybridfahrzeugen. Vielmehr ist er ein neuartiges Konzept mit großem Potenzial, um den Übergang zu elektrifiziertem Transport zu unterstützen. Der Test zwischen den DHL-Paketzentren in Berlin und Hamburg hat gezeigt, dass der EREV ein praxistaugliches und vor allem nachhaltiges Transportmittel für die Logistik ist.

Damit Brückentechnologien wie der EREV im Verkehrssektor an Bedeutung gewinnen, sind geeignete regulatorische Rahmenbedingungen erforderlich.

Dazu Tobias Meyer, Vorstandsvorsitzender der DHL Group: „Wir alle - Unternehmen, Politik und Gesellschaft - wollen weniger Emissionen durch erhöhte E-Mobilität im Güterverkehr. Gleichzeitig wissen alle Experten, dass der Übergang zu vollelektrischen Lkw viele Jahre dauern wird, hauptsächlich weil das Stromnetz und die Ladeinfrastruktur unzureichend sind. Aber wir sollten nicht gezwungen sein zu warten. Wir brauchen pragmatische Lösungen wie den EREV und zügige politische Entscheidungen, um solche Brückentechnologien zu ermöglichen. Wir wollen den Verkehrssektor jetzt dekarbonisieren. Die Regulierung sollte uns dabei unterstützen, nicht behindern.“

Der erfolgreiche Test des EREV hat gezeigt, dass die Umweltbilanz dieses Fahrzeugs der eines vollelektrischen Lkw nahekommen kann. Die Berechnung der Straßenmaut und der Emissionswerte für die EU-Flottengrenzwerten sollte die tatsächlichen oder realistisch zu erwartenden Emissionen widerspiegeln, was derzeit beim EREV nicht der Fall ist. Ein Fahrzeug sollte die CO₂-Lkw-Maut entsprechend seinen effektiven Treibhausgasemissionen zahlen. Die politischen Entscheidungsträger sollten dies unterstützen, indem sie eine zusätzliche Emissionsklasse einführen, die basierend auf zertifizierten Emissionen proportionale CO₂-Emissionsreduktionen im Rahmen der Straßenmautgesetzgebung anerkennt. DHL begrüßt ausdrücklich den Koalitionsvertrag der neuen deutschen Bundesregierung, der die Unterstützung für EREVs beinhaltet, als Schritt in die richtige Richtung und fordert eine zeitnahe Umsetzung von entsprechenden Vorschriften.

Details zum Test

Seit Februar wird der EREV im Unternehmensbereich Post & Paket Deutschland für den Transport zwischen den Paketzentren in Ludwigsfelde bei Berlin und Hamburg eingesetzt. In dieser Zeit hat der Lkw rund 22.000 Kilometer zurückgelegt und in der Regel die etwa 250 Kilometer lange Strecke mit erneuerbarer elektrischer Energie, die über das Stromnetz geladen wurde, zurückgelegt. An kälteren Tagen oder bei unvorhersehbaren Ladeproblemen (wie besetzten oder defekten Ladestationen), die eine zusätzliche Reichweite erforderten, wurde der Reichweitenverlängerer eingeschaltet, der als Backup zusätzliche Flexibilität bietet. Dies ist ein erheblicher Vorteil gegenüber vollelektrischen Lkw, insbesondere da dies eine zuverlässige Routenplanung erleichtert – etwas, das in der Logistik unverzichtbar ist.

In der ersten Phase des Tests fuhr der EREV zu 91,9 Prozent der Zeit im rein elektrischen Betrieb, 8,1 Prozent der Energie wurden vom eingebauten Reichweitenverlängerer bereitgestellt. Im Vergleich zu einem herkömmlichen Lkw hat der EREV bisher mehr als 90 Prozent der CO₂e-Emissionen eingespart, was zu rund 16 Tonnen weniger Treibhausgasemissionen während der Testphase im Vergleich zu einem vergleichbaren Diesel-Lkw führte. In Zukunft könnten die Emissionen weiter reduziert werden,

indem Brennstoffe aus erneuerbaren Quellen, wie Biodiesel, für den kleinen Anteil an Energie verwendet werden, der über den Generator bereitgestellt wird.

Nächste Generation des EREV mit höherer Batteriekapazität

Der EREV ist ein 10,5 Meter langer Lkw (ohne Anhänger) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen, angetrieben von einem 230-kW-Elektromotor (295 kW Peak). Die Energie kommt derzeit beim Prototyp aus einer 416-kWh-Batterie und einem kraftstoffbetriebenen 120-kW-Generator. Die nächste Version wird voraussichtlich eine größere Batterie mit 520-kWh erhalten. EREVs können mit einer Software ausgestattet werden, die die Nutzung des kraftstoffbetriebenen Generators einschränkt, um eine garantierte Reduzierung der Treibhausgasemissionen sicherzustellen und diese auf ein bestimmtes Niveau zu begrenzen. Die Höchstgeschwindigkeit des Lkw ist auf 89 km/h begrenzt, das Fassungsvermögen liegt bei rund 1.000 Paketen (Volumen einer Wechselbrücke). Außerdem kann der Lkw einen Anhänger mit einer weiteren Wechselbrücke ziehen.

Notwendige politische Rahmenbedingungen

Ob DHL weitere EREVs erwerben wird, hängt davon ab, inwieweit diese in den einschlägigen europäischen und nationalen Vorschriften wie der Straßenmautgesetzgebung anerkannt und unterstützt werden. Die Testergebnisse im Logistikbetrieb waren sehr positiv und vielversprechend – die Technologie ist vollständig einsatzbereit, und das ist DHL ebenfalls.

– Ende –

Sie finden die Pressemitteilung zum Download sowie weiterführende Informationen unter group.dhl.com/pressemitteilungen

Medienkontakt

DHL Group

Media Relations

Alexander Edenhofer

Tel.: +49 228 182-9944

E-Mail: pressestelle@dhl.com

Im Internet: group.dhl.com/presse

Folgen Sie uns: twitter.com/DeutschePostDHL



Diese Kontaktdaten gelten ausschließlich für Medienanfragen. Bei Fragen zu einzelnen Sendungen oder Dienstleistungen von Deutsche Post und DHL hilft der Kundenservice unter der Telefonnummer 0228 / 4 333 112.

DHL Group ist der weltweit führende Logistikanbieter. Der Konzern verbindet Menschen und Märkte und ermöglicht den globalen Handel. Er verfolgt die strategischen Ziele, weltweit erste Wahl für Kunden, Arbeitnehmer, Investoren und Grüne Logistik zu sein. Dazu konzentriert sich DHL Group auf beschleunigtes nachhaltiges Wachstum in seinem profitablen Logistik-Kerngeschäften sowie auf konzernweite Wachstumsinitiativen. Mit nachhaltigem, unternehmerischem Handeln sowie dem Engagement für Gesellschaft und Umwelt leistet der Konzern einen positiven Beitrag für die Welt. Bis 2050 strebt DHL Group die netto Null-Emissionen-Logistik an.

Der Konzern vereint zwei starke Marken: DHL bietet umfangreiche Lösungen in den Bereichen Paketversand, Expressversand, Frachttransport, Supply-Chain-Management und E-Commerce; Deutsche Post ist Europas führender Post- und Paketdienstleister in Deutschland. DHL Group beschäftigt rund 602.000 Beschäftigten in über 220 Ländern und Territorien der Welt. Im Jahr 2024 erzielte der Konzern einen Umsatz von rund 84,2 Milliarden Euro.

The logistics company for the world.