



Fotos: Annemarie Schneider (3), Stark Deutschland (2)

Hierzulande im Check: Elektrifizierungsoptionen der Sonderfahrzeuge bei Stark.

# Schwer im Kommen

Während beim Baustoffhändler Stark die Elektrifizierung der Pkw anläuft, sind bei den Lkw dicke Bretter zu bohren. Die Basis sind komplexe TCO-Vergleichsrechnungen.

**Geht es nach** dem EU-Emissionshandelssystem, steigen die CO<sub>2</sub>-Abgaben in den kommenden Jahren weiter. In einem nächsten Schritt würden die Preise im Zertifikate-Handel ab 2028 wohl nochmals nach oben schnellen.

Marcel Walter, Fuhrparkmanager beim Baustoffhändler Stark Deutschland und Ingenieur für Fahrzeugbau, rechnet nach mehrmonatigen Recherchen und Vergleichen verschiedener Studien und Analysen mit durchschnittlich 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> bis 2030. Übertragen auf Kraftstoff wäre das etwa ein Plus von rund 60 Cent pro Liter.

## Pkw: Elektrifizierung voraus

Marcel Walter und sein Chef Markus Hermes, der die Fuhrparkabteilung mit vier Mitarbeitern leitet, beschäftigen sich aufgrund der großen Firmenflotte intensiv mit dem Thema.

Das Ziel: Die Kostenentwicklung einzuschätzen und mit der Elektrifizierung Anstiege bremsen zu können. Für die rund 1.100 Firmen-Pkw ist der Prozess bereits im Gange. Derzeit werden die Leasing-Angebote ver-

schiedener Stromer für die insgesamt sechs dienstwagenberechtigten Gruppen ausgewertet. Die angeforderten Offerten berechnen sich auf 36 bis 48 Monate mit Laufleistungen zwischen 30.000 und 40.000 Kilometern pro Jahr. Markus Hermes begründet: „Wir haben allein rund 500 Einheiten im Außendienst, die sich in diesem Bereich oder darüber bewegen.“

Bei den E-Modellen spielt die Reichweite daher eine entscheidende Rolle. „Die Anfragen beziehen sich stets auf die stärksten Batterie-Varianten mit Reichweiten von rund 530 bis 700 Kilometern laut Herstellerangaben“, so Marcel Walter. Da aktuell nur mit den vier Marken Audi, Mercedes-Benz, Škoda und VW zusammengearbeitet wird, kam es zur Vorauswahl folgender Modelle: Audi Q4, Q6 E-Tron und A6 E-Tron, Mercedes-Benz GLC, Škoda Enyaq und Elroq sowie VW ID.4, ID.5 und ID.7. Sollten die Berechnungen der Total-Cost-of-Ownership (TCO) ergeben, dass sie sich auf dem Niveau der Verbrenner bewegen, wird die Car Policy um die BEV erweitert. „Entsprechende Referenzmodelle sollen im Frühsommer eingeführt werden, be-

vorzugt mit den bestehenden Partnern“, betont Hermes.

## Lkw: Kostenvergleich

So weit, so gut. Wie sich indes die drohenden Preissteigerungen für herkömmliche Kraftstoffe bei den Nutzfahrzeugen mildern oder abwenden lassen, steht auf einem anderen Blatt. Es bedarf bei Stark einer kniffligen Abwägung, wenn es um die Elektrifizierung der rund 250 Lkw geht.

„Wir haben nur wenige Sattelzugmaschinen, sondern mehrheitlich Sonderfahrzeuge mit Kranaufbauten“, erläutert Marcel Walter. Standard-Fahrgestelle hierzulande: MAN TGS und Mercedes-Benz Actros, die seit Anfang 2025 sieben statt fünf Jahre mit Laufleistungen zwischen 40.000 und 50.000 Kilometern im reinen Finanzleasing beschafft werden.

Bei zuletzt genannter Laufleistung beläuft sich die durchschnittliche Kilometerleistung auf 220 Kilometer pro Arbeitstag. „Jetzt sind die Hersteller bei der Nutzlast und der Reichweite langsam in dem Bereich, wo es sich auch für uns lohnt, sich mit der Elekt-



Markus Hermes (links), Leiter der Fuhrparkabteilung, und



Fuhrparkmanager Marcel Walter bei Stark Deutschland.

rifizierung zu beschäftigen“, sagt der Ingenieur. Gleichwohl sind bei den schweren Nutzfahrzeugen noch viel mehr Faktoren zu berücksichtigen.

In den Vergleichen zwischen Verbrenner- und Elektro-Varianten lässt Walter neben den genannten Parametern und den voraussichtlich zunehmenden Belastungen respektive der Befreiung von CO<sub>2</sub>-Abgaben beispielsweise auch die mit den Lkw zu absolvierenden Strecken, deren Verbrauch an Kraftstoff respektive Kilowattstunde an Strom pro 100 Kilometer und Monat, die Leasingraten und mit dem Betrieb verbundenen Kosten wie Wartung, Räder/Reifen, steuerliche Behandlung, eventuell unterschiedliche Wartungskosten für die Ladekräne und THG-Quoten einfließen. Die meisten dieser Größen verändern sich in den nächsten Jahren.

Derzeit ergibt sich für ihn folgendes Bild: Während die Verbrenner in diesem Jahr sowohl in der Ist-Analyse, ohne eigene Ladeinfrastruktur und Großabnehmerpreise für den Ladestrom, als auch in der Soll-Rechnung mit internem Strompreis noch deutlich im Vorteil sind (siehe Grafik rechts), dreht sich das Bild vermutlich ab 2028 (Grafik S.78) – eigene Ladeinfrastruktur und günstiges internes Laden vorausgesetzt.

### Ladeinfrastruktur

Stark hat folglich noch einige Eckpfeiler für die Elektrifizierung zu schaffen, zuvorderst Zugang zu Ladeinfrastruktur. „Da für das Laden von Sattelzügen die Trailer mangels Platz an den Stationen in der Regel abgekoppelt werden und unsere Lkw ein ganzes Stück länger sind, ist das externe Laden

schwierig. Wir brauchen eigene Infrastruktur“, sagt Walter.

Da an den rund 260 Standorten unterschiedliche Voraussetzungen vorherrschen, ist das Fuhrparkteam dabei, ein Konzept zu entwickeln, bei dem die Stationen mit Partnern aufgebaut werden. Der Strom würde dabei möglichst durch Photovoltaik bei Stark erzeugt und fürs Laden verwendet werden.

Was an Energie übrig ist, wird gespeichert und eingespeist. Die Ladesäulen betreibt der Partner, die dann wie bei Einzelhändlern auf einer teilöffentlichen Fläche stehen sollen. Ziel

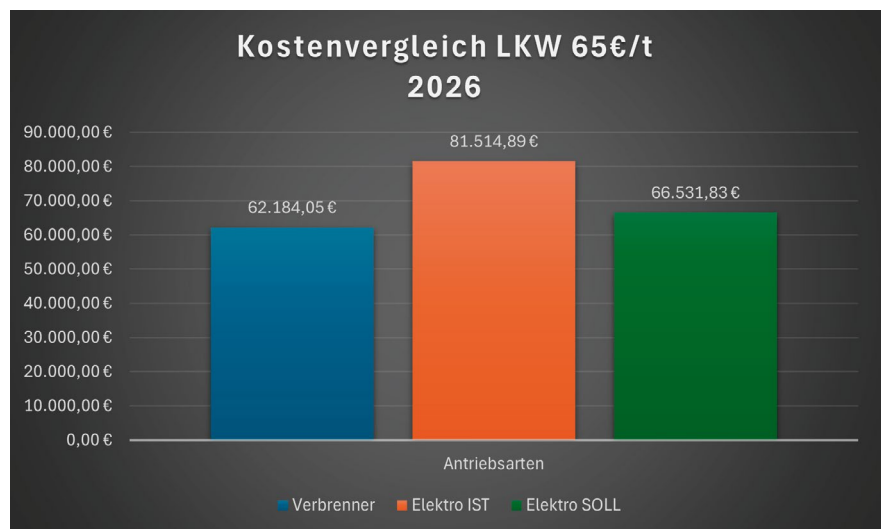
ist jedoch eine komplett öffentliche Variante. Doch solche Lösungen sind nicht überall machbar, da sich etwa 100 Standorte nicht im Eigentum befinden. Hier sind mit den Vermietern individuelle Ansätze zu finden. Davon unabhängig setzt der Fuhrparkmanager auf die verhandelten Strompreise für das Unternehmen.

### Mehrmonatige Praxistests

Ob E-Lkw wirtschaftlich mit Diesel-Pendants durch sinkende Betriebskosten in naher Zukunft gleichziehen, wird sich daher noch herausstellen.

## TCO-Prognosen für eigene Lkw im aktuellen Jahr

Überschlägige Kostenvergleiche bei Stark Deutschland für die schweren Nutzfahrzeuge mit Sonderaufbauten nach Antriebsarten im Jahr 2026. Die Verbrenner sind deutlich günstiger. Die Prognose galt vor Ausbruch des Iran-Konflikts.



Quelle: Unternehmensangaben, Stand: Januar 2026

Die Diesel waren mit den Januar-Tank-Zahlen deutlich günstiger.



Die beiden Fuhrparkprofis sind beim Elektrifizieren.



Der Baustoffhändler hat neben den Pkw auch Lkw.

Walter beobachtet und antizipiert jedenfalls die Entwicklungen. Mehr Daten sollen die Pilotprojekte mit E-Lkw, angepasst für den Baustoffhandel bei Stark, liefern. E-Varianten des MAN TGS und Mercedes-Benz Actros sind angefragt. „Mit den benötigten Sonderaufbauten wie Ladekran und Pritsche kann es sein, dass uns die ersten nicht eher als Anfang 2027 zur Verfügung stehen“, sagt Hermes.

Im Alltag sollen sie dann in mehrmonatigen Tests beweisen, ob die angegebenen Reichweiten von 375 bis 430 Kilometern bei voller Beladung und einer durchschnittlichen täglichen Laufleistung von 220 Kilometern

je Lkw den unterschiedlichen Strecken- und Nutzungsprofilen sowie mit Kran- als auch im Anhängerbetrieb genügen. Walter ergänzt: „Die Herausforderung wird der Winter, wo wir derzeit mit 80 Prozent, also 300 bis 344 Kilometern der Reichweite, kalkulieren, auch wenn in Gesprächen mehr prognostiziert wird.“

Marcel Walter hält dies für eine geringe Hürde, da die Lkw nach ihrer ersten Tour jeden Tag für eine zweite Beladung zum Standort zurückkehren. In dieser Zeit könnten sie zwischenladen. Knackpunkt wäre daher vielmehr die Ladeleistung vor Ort. Er schwankt gegenwärtig in der Be-

trachtung zwischen 100-kW- respektive 150-kW- und 400-kW-Stationen, die vor Ort zu installieren wären.

„Die Kalkulationen beruhen momentan auf ersterem, da nach heutigem Stand nicht mehr nötig wäre. In Diskussionen sagen manche aber: Nehmt gleich 400-kW-Stationen. Es macht kostentechnisch keinen großen Unterschied und ist vorausgedacht für mögliche Veränderungen in der Zukunft“, erzählt Walter.

Auch diesen Aspekt will er noch klären. Den Tests tut dies keinen Abbruch. Sie beginnen wahrscheinlich an Standorten, wo bereits Ladestationen vorhanden sind.

### Vermarktungsrisiko

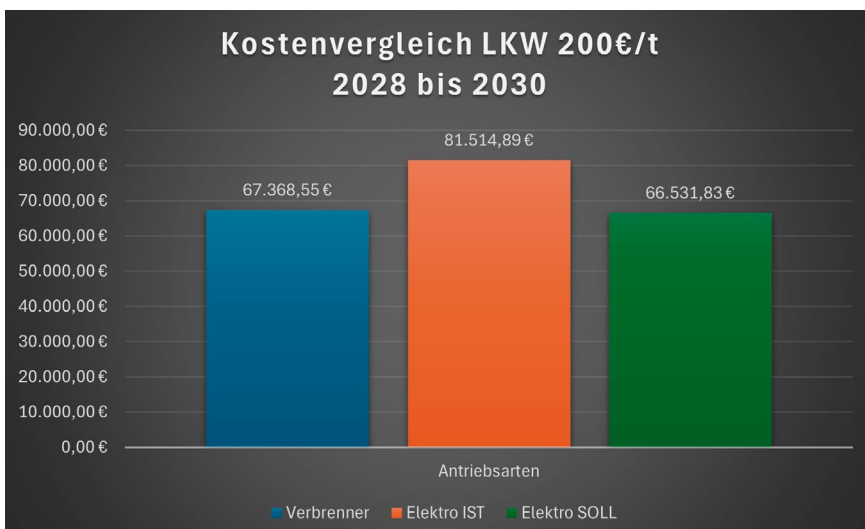
Daneben steht die Elektrifizierung der rund 110 Transporter an. Aktuell bestehen die leichten Nutzfahrzeuge aus einem bunten Mix an Modellen mit Dieselantrieb wie MAN TGE, Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter. Aber auch rund 20 E-Transporter hat Stark im Einsatz. Obwohl der Bestand auf den ersten Blick mit Laufleistungen von 20.000 bis 25.000 Kilometern pro Jahr über eine Laufzeit von fünf Jahren leicht zu elektrifizieren scheint, bezeichnet Hermes dies als Herausforderung.

Der Hintergrund ist im Transporterbereich typisch: Die Transporter werden aufgrund der hohen Beanspruchung meist übernommen, weitergefahren und in Eigenregie vermarktet. Nun wollen sie testen, wie das mit den Stromern läuft. Danach fällt die Entscheidung, wie weiterverfahren wird. Für Hermes und Walter ist daher die gesamte Elektrifizierung ein Prozess, der permanent in Bewegung ist.

*Annemarie Schneider*

### TCO-Prognosen für eigene Lkw ab dem Jahr 2028

Überschlägige Kostenvergleiche bei Stark Deutschland für die schweren Nutzfahrzeuge mit Sonderaufbauten nach Antriebsarten ab 2028. Die Stromer sind dann leicht im Vorteil.



Quelle: Unternehmensangaben, Stand: Januar 2026

Mit den eigenen Zahlen blickt man auf die nächsten Jahre und muss handeln.