



Der von Contrail im Auftrag von Supply X betriebene eActros 600 hat eine Reichweite von rund 500 Kilometern. (Foto: Bonprix)

Ihr Feedback



Teilen



Drucken



Modehandel: So setzt Bonprix den E-Lkw im Linienverkehr ein

Seit Juli ersetzt das Unternehmen der Otto Group auf der Strecke zwischen Hamburg und Haldensleben einen Dieselsattelzug durch einen eActros 600. Im Gespräch erläutert Managerin Stefanie Sumfleth, wie das Projekt entstand, welche Hürden es gab und warum der Einsatz des E-Lkw mehr ist als nur ein Pilotversuch.

10. November 2025 | von [Frederic Witt](#)

Seit Juli 2025 ist auf der Strecke Hamburg-Haldensleben erstmals ein elektrisch betriebener Lkw für Bonprix im Einsatz. Mit der Umstellung auf den batterieelektrischen Sattelzug eActros 600 setzt das zur Otto Group gehörende Modeunternehmen einen sichtbaren Schritt in seiner Klima- und Lieferkettenstrategie um. Das Fahrzeug ersetzt einen konventionellen Diesel-Lkw auf der zentralen Inboundstrecke zwischen dem Hamburger Hafen und dem Fulfillment-Zentrum von Hermes Fulfillment in Haldensleben bei Magdeburg und spart dabei jährlich rund 46,5 Tonnen CO₂ ein, wie das Unternehmen angibt.

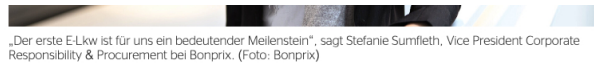
„Die Reduktion von Treibhausgasemissionen ist ein zentraler Bestandteil unserer CR-Strategie „Positive Choice“, betont Stefanie Sumfleth, Vice President Corporate Responsibility & Procurement bei Bonprix. Im Rahmen des Science-Based Target der Otto Group hat sich das Unternehmen verpflichtet, seine absoluten Emissionen bis 2031/32 gegenüber dem Geschäftsjahr 2021/22 um 42 Prozent zu senken. Dies betrifft vor allem die Lieferkette - vom Materialeinsatz über die Produktion bis hin zur Transportlogistik. Der neue E-Lkw trägt direkt zu diesem Ziel bei.

Auf Effizienz getrimmt

Der von Contrail im Auftrag von Supply X betriebene eActros 600 hat eine Reichweite von rund 500 Kilometern. Damit kann die Relation Hamburg-Haldensleben ohne Zwischenladung gefahren werden. „Das Fahrzeug musste eine zuverlässige Reichweite gewährleisten, um die Tour ohne Zwischenladung absolvieren zu können“, erläutert Sumfleth. Geladen wird ausschließlich an firmeneigenen 400-Kilowatt-Hochleistungssäulen, die von Contrail eingerichtet wurden und Ökostrom beziehungsweise Strom aus Eigenproduktion nutzen. Der Ladevorgang dauert rund 1,5 Stunden und wird mit den gesetzlichen Lenkzeitpausen kombiniert, so dass keine zusätzlichen Standzeiten entstehen.

Dank des leichten Fahrzeugchassis und des EU-Gewichtsbonus für Null-Emissions-Fahrzeuge erreicht der E-Lkw eine Nutzlast von über 23 Tonnen bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 42 Tonnen. Das ist für Bonprix ideal, da zwischen Hafen und Lager vor allem volumenintensive, aber gewichtstechnisch verhältnismäßig leichte Textilien transportiert werden. „Am Ende jeder Tour verbleibt noch eine Energiereserve von über 30 Prozent“, so Sumfleth.





„Der erste E-Lkw ist für uns ein bedeutender Meilenstein“, sagt Stefanie Sumfleth, Vice President Corporate Responsibility & Procurement bei Bonprix. (Foto: Bonprix)

Die Lieferkette des Onlinemodelhändlers ist stark international geprägt. Die Hauptbeschaffungsmärkte liegen in Asien, und die Ware wird überwiegend über den Hafen Hamburg eingeliefert. Von dort aus geht es direkt ins Zentrallager nach Haldensleben, wo die Ware für die europaweite Distribution vorbereitet wird. Auf dieser Strecke fährt der E-Lkw zweimal täglich und ersetzt den bisherigen Dieselbetrieb vollständig. Die CO₂-Berechnung basiert auf dem „Well-to-Wheel“-Ansatz nach dem „GHG Protocol“, der alle energetischen Emissionen vom Stromnetz bis zur Fahrzeugnutzung berücksichtigt. Im Vergleich zu einem Diesellzug, der pro Jahr etwa 46,7 Tonnen CO₂ emittieren würde, verursacht das neue Fahrzeug nur 0,22 Tonnen - eine Reduktion um 99,5 Prozent.

Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen an weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen in der Transportlogistik: Verringerung des Luftfrachtsanteils, Einsatz von CO₂-reduzierten Treibstoffen in der Seefracht und Binnenschifffahrt zur Entlastung des Wareneingangs sowie kontinuierliche Optimierung der Landverkehre. Die konkrete Gewichtung dieser Maßnahmen wird konzernweit durch die Otto Group koordiniert.

Partnerschaft mit Supply X und Contrail als Erfolgsfaktor

Das Projekt entstand in enger Kooperation mit dem gruppeneigenen Logistikdienstleister Supply X, der für die Planung und Koordination zuständig war, sowie mit dem Fuhrunternehmen Contrail, das den Betrieb des Fahrzeugs sicherstellt. Eine wesentliche Bedingung für den Start war die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur beim Fuhrunternehmer. Laut Sumfleth zeigte sich im Pilotbetrieb, dass öffentliche 400-Kilowatt-Schnellladesäulen teils deutlich geringere Leistungen bieten und somit keine stabile Grundlage für den täglichen Linienbetrieb darstellen.

Für Supply X ist das Projekt wiederum Teil einer größeren Digitalisierungsinitiative, die sowohl Trackinglösungen als auch CO₂-Monitoring umfasst. Im nächsten Schritt werden die von Supply X bereitgestellten CO₂-Daten von Bonprix ausgewertet.

Hemmnisse und Ausblick

Aktuell bleibt das Projekt auf die Relation Hamburg-Haldensleben begrenzt. Eine Skalierung weiterer elektrischer Transporte sei kurzfristig nicht geplant, so Sumfleth. Eine Ausweitung hänge derzeit vom Ausbau der Stromspeicher und Ladeinfrastruktur ab. Sie nennt die noch unzureichende öffentliche Ladeinfrastruktur entlang wichtiger Transportachsen sowie langwierige Genehmigungsprozesse für Solarparks und Energiespeicher als größte Hemmnisse.

Für Bonprix ist dennoch klar: Elektromobilität im Güterverkehr wird künftig eine größere Rolle spielen. In der Outboundlogistik arbeitet das Unternehmen bereits mit Partnern wie Hermes Germany zusammen, die ebenfalls elektrische Fahrzeuge einsetzen. Parallel dazu läuft beim Partner Contrail die Planung für große Photovoltaikanlagen inklusive Speicher, um künftig einen noch höheren Eigenanteil an grüner Energie bereitzustellen.

„Der erste E-Lkw ist für uns ein bedeutender Meilenstein“, fasst Sumfleth zusammen. „Er zeigt, dass emissionsfreie Transportlogistik auch auf mittel- bis langen Distanzen praxistauglich ist und ein wichtiger Hebel sein kann, um den ökologischen Fußabdruck des Modehandels messbar zu verringern.“



Frederic Witt

arbeitet seit Anfang 2021 als Online-Redakteur bei der DVZ. Der gebürtige Hamburger war vorher bei dem Sportbusiness-Verlag SPONSORS tätig. Bei der DVZ beschäftigt er sich hauptsächlich mit den Themen Nachhaltigkeit in der Logistikwelt und KEP-Dienstleister.



Weitere Inhalte



Masterplan Ladeinfrastruktur: E-Lkw rücken in den Fokus

40 Maßnahmen, fünf Handlungsfelder: Der neue Plan des Bundesverkehrsministeriums soll Hürden beim Aufbau von Ladeinfrastruktur beseitigen. Ziel ist es, den Umstieg auf elektrische Antriebe für Pkw und Lkw praktikabel zu machen und zu beschleunigen.



Game over für Nachhaltigkeit? Von wegen!

Während Nachhaltigkeit in den USA zunehmend zur ideologischen Projektionsfläche wird, zeigen Daten weltweit ein anderes Bild: Die Transformation läuft weiter - leiser, pragmatischer und unumkehrbar. Eine Kolumne von Prof. Moritz Petersen.



Die Hauptläufe im Stückgut werden grün

Neben der ersten Direktlinie im Verbund NG.Network setzen auch andere Stückgutnetze schrittweise E-Lkw auf Fernverkehrsrelationen ein. Sie prüfen, ob die Fahrzeuge bereits praxistauglich und wirtschaftlich sind.

Kommentar schreiben

Neuen Kommentar schreiben

*Pflichtfelder

Name:*

E-Mail:*

Kommentar:*

-
- ☐ Mein Kommentar darf redaktionell veröffentlicht werden.
- ☐ Ich bestätige, die [Datenschutzhinweise](#) zur Kenntnis genommen zu haben.*

Absenden



DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79
D-20097 Hamburg

Tel: +49 40 23714-100
Mail: info@dvvmedia.com



Abonnement

DVZ Abonnement
DVZ plus Abonnement
DVZ-Brief Abonnement
THB Abonnement
DVV Media Abo Shop

Rubriken

Unternehmen
Politik
Personallen
Konjunktur und Märkte
Technologie

Service

Kontakt
Kundenservice
DVZ Der Tag Anmeldung
Vertragskündigung

Veranstaltungen
E-Paper

[Impressum](#) | [Datenschutz](#) | [AGB](#) | [Cookie-Einstellungen](#)

DVZ ist eine Marke der DVV Media Group GmbH

