
Brummis sollen künftig Erdgas tanken

Von Michael Kirchberger

Die Brummi-Flut steigt weiter: Die LKW-Branche transportiert beinahe viermal so viele Güter wie die Bahn und hat 72,5 Prozent Anteil am deutschen Güterverkehr. Aber auch die CO₂-Belastung wächst. Zwar sind die schweren Sattelzüge heute deutlich sparsamer unterwegs und verbrauchen mit 30 Litern auf 100 Kilometer rund ein Viertel weniger als noch vor 15 Jahren. Aber der Absatz nimmt zu. 2020 wurden in der EU 1,71 Millionen Lastwagen verkauft, bei uns ist der Bestand auf 3,4 Millionen gewachsen. Um die Klimaauswirkungen zu reduzieren, setzen Iveco und Shell jetzt auf den Lkw-Betrieb mit LNG und Bio-LNG. 80 Stationen werden hierfür entlang des europäischen Fernstraßennetzes bis 2024 eingerichtet. Liquefied Natural Gas wird aus herkömmlichen Erdgas gewonnen, Bio-LNG entsteht in sogenannten Verflüssigern aus Abfällen.

Iveco-Direktor Giandomenico Fioretti sieht in der Erneuerung des Antriebskonzepts durchweg Vorteile. Nicht nur Verbrauch und Schadstoffbelastung, berichtete er Teilnehmern einer Podiumsdiskussion, ließen sich in vergleichsweise kurzer Zeit deutlich reduzieren, auch das Geräuschniveau der Gas-Trucks ließe sich dabei um drei Prozent senken. Heute schon liegt der Anteil der so betriebenen Lastwagen bei vier Prozent, bis 2030 rechnet Fioretti mit einem Anstieg auf 30 Prozent. Weitere 30 Prozent der Lkw könnten dann zunehmend batterieelektrisch fahren, aber auch mit einer Brennstoffzelle bestückt werden. Außerdem ließe sich die LNG-Lösung sehr kurzfristig umsetzen, da die Technik bereits bekannt und bewährt ist. Auch der Umstieg auf Wasserstoffbetrieb sei in greifbarer Nähe, im Hafen von Los Angeles würden heute schon Lastwagen mit diesem Energieträger betankt.

CO₂-Reduzierungen ließen sich jedoch auch über Digitalisierung und die Steigerung der Transportlogistik realisieren. Vor allem der Einsatz von Gigalintern sei vielversprechend, meint der Unternehmensberater Christoph Domke. Diese Lastzüge haben statt der üblichen knapp 19 Meter eine Länge von mehr als 25 Meter und können so deutlich mehr Güter laden ohne dass der Verbrauch maßgeblich steigt. Deutsche Lastkraftfahrzeuge haben im Rahmen des Gütertransports 2018 insgesamt rund 419 Millionen Fahrten durchgeführt, mehr als 155 Millionen davon waren Leerfahrten ohne Fracht. Das entspricht einer Quote von 37 Prozent, so eine Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts. Mit verbessertem Flottenmanagement könnten diese unnützen Fahrtstrecken deutlich reduziert werden.

Außerdem rückt zunehmend der Trucker selbst in den Fokus der CO₂-Wächter. Zwar unterstützt die Technik heute schon die Menschen am Brummi-Lenkrad, dennoch haben sie einen Einfluss auf den Verbrauch, der bis zu zehn Prozent ausmachen kann. Intensives Eco-Training der Fahrer sei daher ein adäquates Mittel, um den Konsum der Asphalt-Frachter zu senken und die Umwelt zu entlasten. Was im harten Wettbewerb der Spediteure deren Konkurrenzfähigkeit wesentlich verbessern könnte.

Für die Versorgung mit LNG und Bio-LNG kündigt Shell-Planer Christian Hoellinger die Errichtung von entsprechenden Anlagen an, die den Bio-Sprit erzeugen können. Zur Zeit entsteht eine solche in den Niederlanden, dem einstigen Land der Transportweltmeister. Bis Ende 2023 soll eine weitere Anlage in Köln errichtet werden. Hier wiederum könnte die Verteilung des Kraftstoffs über das Gasnetz weitere Transportkosten zumindest teilweise verhindern und außerdem den Verkehr nicht weiter belasten.

Einen drohenden Fahrermangel wie in anderen Ländern der EU sehen die Experten beim deutschen Transportgewerbe nicht. Immerhin 22,93 Millionen Menschen sind im Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis. Bei einem Lkw-Bestand von 3,4 Millionen keine schlechte Voraussetzung für die nachhaltige Vollversorgung. Dem Fiskus kann es nur

recht sein. Er nahm im vergangenen Jahr immerhin 7,5 Milliarden Euro an Lkw-Maut ein.
(aum/mk)

Bilder zum Artikel



Shell-Station mit LKW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Shell



Kooperation von Shell und Iveco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco S-Way LNG.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco S-Way.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco



Iveco S-Way.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco
