



Gemeinsam mit REWE setzt Meyer-Logistik den Elektro-Lkw schon unter realen Bedingungen im Testbetrieb ein.



Diesel ist nicht gleich Diesel

Alternative Antriebe sind auf dem Vormarsch – aber Verbrennungsmotoren sind zuverlässig und bewährt. Kann es eine Transportlogistik ohne Dieseltreibstoff geben?

Der Dieselmotor ist rund 120 Jahre alt und Antriebstechnologie Nummer eins in der Transportlogistik. Alternative Antriebe machen ihm Konkurrenz – aber werden sie ihn ablösen können? „Wir brauchen den modernen Diesel, um die europäischen Klimaschutzziele zu erreichen“, sagte Dr. Joachim Damasky, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) auf dem 34. Deutschen Logistik-Kongress. In der Podiumsdiskussion „Perspektiven des Dieselantriebs in der nachhaltigen Stadtentwicklung“ wurden Mythen und Fakten dieser bewährten Antriebstechnologie diskutiert. Damasky erklärte: „Diesel verbraucht bis zu 25 Prozent weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Benziner, sein CO₂-Ausstoß ist um 15 Prozent niedriger.“

Dabei muss man festhalten: Diesel ist nicht gleich Diesel. Nur etwa zwölf Prozent der Stickoxidemissionen des Straßenverkehrs werden durch den Schwerlastverkehr verursacht, im Vergleich mit Pkw-Diesel schneiden die Lkw-Motoren deutlich besser ab: „Selbst modernste Diesel-Pkw stoßen im realen Betrieb mehr Stickoxide aus als Lastwagen“, erklärt die Energieexpertin Prof. Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftswissenschaften (DIW). Lkw-Diesel hält die Vorgaben im Realbetrieb dank der umfassenden Gesetzgebung zur Euro-6-Norm bereits seit Jahren ein. Die günstigere Lkw-Maut für emissionsarme Fahrzeuge hat dazu beigetragen, dass Euro 6 heute in vielen Fuhrparks zum Flottenstandard gehört.



»Den Wirkungsgrad von Diesel wird nach aktuellem Stand kein anderer Antrieb beerben können.«

Matthias Strehl,
Geschäftsführer, Ludwig Meyer GmbH & Co. KG

Dennoch schlagen die Städte angesichts hoher Luftverschmutzung Alarm. Und reagieren unterschiedlich: Während Stuttgart Fahrverbote plant, sieht beispielsweise Berlin vor allem die Fahrzeughersteller in der Pflicht, die Abgaswerte zu minimieren. Bremen hält laut Jens Tittmann, Pressesprecher der Bremer Verkehrssenatsverwaltung, Fahrverbote für kein geeignetes Mittel. Wenn überhaupt, dann werde es sie nur temporär geben. Ähnlich handhabt es auch Hamburg: Susanne Meinecke, Pressesprecherin der Verkehrsbehörde, versichert, in der Hansestadt seien „keine großflächigen Fahrverbote geplant“.

Joachim Damasky schaut hier optimistisch in die Zukunft: „Mit einem breiten Bündel an emissionsmindernden Maßnahmen – wie Software-Updates, Umstiegsprämien und Bestandserneuerung – können die Stickoxidemissionen in Städten rasch und spürbar reduziert werden.“ Zudem sei die Luftqualität besser, als manche Kritiker behaupten: „Die verkehrsbedingten Stickoxidemissionen sind zwischen 1990 und 2015 in ganz Deutschland um 70 Prozent gesunken. Wir sprechen in der aktuellen Diskussion also nur noch über bestimmte ‚Hotspots‘ in manchen Städten, aber keineswegs über ein Flächenproblem.“ Bei konventionellen Antrieben seien in den nächsten Jahren weitere Einsparpotenziale von 10 bis 15 Prozent möglich. Darüber hinaus könnten sogenannte E-Fuels längerfristig gerade bei konventionellen Antrieben eine CO₂-neutrale Mobilität sicherstellen, weil diese Kraftstoffe bei ihrer Produktion genauso viel CO₂ binden, wie sie bei der Verbrennung wieder abgeben.

Derzeit fährt aber nur ein Prozent der 2,9 Millionen Lkw in Deutschland mit Erdgas oder elektrischem Antrieb: Die Umstellung wird dauern. Prof. Achim Kampker von Streetscooter, in Berlin auch auf dem Podium dabei, sieht zumindest im innerstädtischen Lieferverkehr die Stunde von Elektroantrieben gekommen: Die Fahrzeuge seien sauber und besonders leise – das biete gerade in der Stadt viele Vorteile. Rewe stellte dazu auf dem Kongress ein Pilotprojekt vor: Die Supermarktkette testete in Zusammenarbeit mit der Spedition Ludwig Meyer im Frühjahr 2017 die Belieferung ihrer Filialen mit Elektro-Lkw in der Nacht – die Technik soll die Lärmbelastung für die Anwohner besonders gering halten. Ludwig Meyer, Spezialist für den Transport von temperaturempfindlichen Waren, gilt als Pionier der Branche und beschäftigt sich bereits seit dem Jahr 2008 intensiv mit alternativen Antrieben.

„Diesel bleibt und wird in absehbarer Zeit auch nicht aussterben“, ist Matthias Strehl, Geschäftsführer von Ludwig Meyer, überzeugt. „Als Treibstoff wird er im Nutzfahrzeugbereich eine Bedeutung behalten. Den Wirkungsgrad von Diesel wird nach aktuellem Stand kein anderer Antrieb beerben können, und er hat auch viele Vorteile: Es ist ein Treibstoff, den wir seit Jahrzehnten kennen, er ist bewährt und jeder kann ihn einschätzen. Aber die Probleme sind ebenfalls da: Der Schadstoffausstoß ist relativ hoch, und der Rohstoff Erdöl ist endlich – wir müssen uns also damit auseinandersetzen.“

Die Zukunft liegt für Strehl deshalb klar in den alternativen Antrieben. Seine persönliche Prognose ist, dass in Zukunft die Elektromobilität für die urbane Logistik die entscheidende Rolle spielen und auf der Langstrecke im Fernverkehr LNG die Brückentechnologie sein wird. „In den nächsten 10 bis 15 Jahren werden sicher auch Brennstoffzellen wichtig“, so Strehl. Das Unternehmen Ludwig Meyer hat bereits im Jahr 2008 angefangen, sich mit alternativen Antrieben zu befassen, und setzt sie intensiv ein.

„Wenn man sich mit Themen wie Umweltbelastung und CO₂ beschäftigt, ist der Einsatz dieser Technologien die logische Konsequenz“, meint Matthias Strehl. Seine Kunden sind unter anderem die großen Lebensmitteleinzelhändler. „Sie setzen sich alle mit dem Thema Nachhaltigkeit auseinander. Hier verstehen wir uns als Partner, der optimal unterstützt.“ Der Logistiker betreibt 1.200 Fahrzeuge in ganz Deutschland: „Wir sind uns der damit verbundenen Verantwortung bewusst. Dabei beschäftigen wir uns natürlich mit den Antriebstechnologien, die zu unserem Geschäftsmodell passen. Wenn die Branche vielleicht daraus lernen kann, ist das umso besser.“

Nicht viele Unternehmen wagen solche Projekte – Ludwig Meyer tut es aus Überzeugung. „Wir sind Anwendungspartner unserer Kunden. Denn nur theoretisch aufzuzeigen, was möglich wäre, ist einfach, hilft aber nicht“, so Matthias Strehl. „Wir wollen es in die Praxis umsetzen und dadurch auch tiefgreifend verstehen.“ Er geht davon aus, dass die Preise für die Technik, die heute noch hoch sind, in Zukunft sinken und alternative Antriebe damit massentauglich werden. „Dann muss man sie aber auch bedienen können.“ (jg, hs) ■

Information

1893 erfand der deutsche Ingenieur Rudolf Diesel den Dieselmotor: einen Verbrennungsmotor, bei dem sich der eingespritzte Kraftstoff selbst entzündet – mittels der Verbrennungsluft, die durch Komprimieren erhitzt wird. Der Dieselmotor ist ein Gemisch aus verschiedenen Kohlenwasserstoffen. In Deutschland werden jährlich etwa 36,75 Millionen Tonnen Diesel (2015) verbraucht.