

Neue Strategien für mehr Effizienz

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, über Klimaschutzziele, Verkehrskonzepte und den Kosten-Nutzen-Aspekt.

Vision Transport: Die Klimaschutzziele der Bundesregierung sehen vor, die Kohlendioxidemissionen bis 2020 um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Herr Bomba, ist das überhaupt zu schaffen?

Rainer Bomba: Deutschland ist auf dem allerbesten Weg, dieses Ziel zu erreichen. Im Jahr 2011 lagen die CO₂-Emissionen über alle Sektoren hinweg um 26,5 Prozent niedriger als 1990. Damit haben wir das Minderungsziel für 2011 von 21 Prozent deutlich übertroffen.

Vision Transport: Welche Möglichkeiten hat die Politik, den Kohlendioxidausstoß im Transport- und Logistikbereich zu beeinflussen?

Bomba: Es gibt zwei wesentliche Stellschrauben. Auf der einen Seite ist das der Einsatz neuer Technologien, insbesondere neuer Antriebs- und Effizienztechnologien, aber auch von Telematik. Wir haben deshalb in unserem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik unter anderem den Ausbau und

die Vernetzung der Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen sowie Maßnahmen zur Optimierung des Baustellenmanagements vorgesehen. Auf der anderen Seite können auch alternative Kraftstoffe einen Beitrag zur Senkung des Kohlendioxidausstoßes leisten.

Vision Transport: Und die Vermeidung von Verkehr?

Bomba: Unser Ziel ist eine Mobilität, bei der der jeweils umweltfreundlichste Verkehrsträger seine Vorteile zur Geltung bringen kann. Deshalb spielen die Verknüpfungen eine zentrale Rolle, die zum Beispiel ein Umsteigen beziehungsweise ein Umladen auf Schiene oder Binnenwasserstraße ermöglichen. Ein weiterer Punkt ist die Bündelung von Verkehren, die wir mit unserem Lang-Lkw-Feldversuch oder dem Fernbuslinienverkehr ermöglichen wollen. Wir tragen so zu mehr Effizienz, geringerem Energieverbrauch und damit auch zu mehr Klimaschutz bei. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass sich weite Teile des Verkehrs schlicht nicht regulieren lassen. Deutschland



An der Dieselsäule zeigt sich, wie ökologisch der Fahrer mit dem Gaspedal umgeht.

Der Öko-Fahrer im Fokus

Durch den Einsatz von Telematik lassen sich bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs Kosteneinsparungen von 250 Euro pro Fahrzeug und Monat realisieren.

Flottenbetreiber werden von allen Seiten mit ständig steigenden Anforderungen konfrontiert. Die verladende Wirtschaft erhöht sowohl den Kosten- als auch Service-Druck und setzt eine zeitgemäße Telematik zunehmend voraus. Das hat zur Folge, dass Spediteure, Transporteure und Logistiker strukturell auch ihre Subunternehmer durch mobile Anwendungen variabel einbinden müssen. Hinzu kommt, dass die Dieselpreise immer neue Rekorde erreichen und die öffentliche Wahrnehmung des umweltrelevanten CO₂-Ausstoßes zunimmt.

Auch das Umweltbundesamt (UBA) erwartet vom Transport- und Logistikgewerbe immer größere Anstrengungen beim Klimaschutz, betonte unlängst sein Präsident Jochen

Flasbarth. Denn wenn es so weitergehe wie bisher, führe das bis 2030 zu einem CO₂-Zuwachs um bis zu 40 Prozent. Die Branche hat laut Flasbarth durch technische Innovationen zwar schon viel erreicht, die Einsparungen seien jedoch durch Mengenzuwächse kompensiert worden. Die Bundesregierung habe sich jetzt vorgenommen, die Treibhausgase bis 2050 – je nach Wirtschaftszweig – in einem Korridor von 80 bis 95 Prozent zu reduzieren. Wobei die Mobilitätsbranche ihrer Meinung nach im oberen Bereich liegen müsse.

Ökonomisch funktionierende Mobilitätsgarantien haben sich parallel zu diesen ökologischen Kriterien mehr denn je zu einem unverzichtbarem Serviceinstrument entwickelt und beeinflussen maßgeblich die Wettbewerbsfähigkeit einzelner

Fotos: T. Pietsch, Transics



Den Transporter „New Daily“ von Iveco gibt es in einer rein elektrisch angetriebenen Version.

Alternativen zum Diesel

Technisch gesehen sind innovative Nutzfahrzeugantriebe, die auf Elektro-, Gas- oder Hybridantriebe setzen, umsetzbar. Die Frage bleibt allerdings, wer am Ende die Mehrkosten für neue Entwicklungen zahlen will.

Das Auto ist 125 Jahre, folglich auch die Machtstellung des Verbrennungsmotors als Gründungsmitglied dieses Jubiläums. Das bedeutet gleichzeitig auch 125 Jahre permanente Entwicklung mit dem entsprechenden Vorsprung gegenüber anderen Konzepten. Allerdings: Die meisten Konzeptbestandteile gelten für Fortbewegungsmittel allgemein. So ist ein gelungener Aerodynamikentwurf auf fortschrittlichen, rollwiderstandsarmen Reifen mit reibungsarmen Schmiermitteln für ein Elektroauto genauso sachdienlich wie für einen leider per Gesetz kubischen Diesel-Truck – und das alles extrem benutzerfreundlich, weil auch die Pisa-Generation bereits am Volant Platz genommen hat. Aus diesem Grund sehen sich die Fahrzeuge auch immer ähnlicher und Neuerungen finden regelmäßig unter dem mehr oder weniger schönen, aber zweckmäßigen Lkw-Blechkleid statt.

Wenn man im Transportgeschäft die völlig unterschätzte Fahrerproblematik außen vor lässt, ist der Mangel an günsti-

Die Fahrzeuge sehen sich immer ähnlicher und Neuerungen finden regelmäßig unter dem mehr oder weniger schönen, aber zweckmäßigen Lkw-Blechkleid statt.

gem Kraftstoff das Top-Thema. Aufgrund der oben genannten Evolution ist der Dieselmotor mittlerweile ein extrem sparsamer und mindestens genauso sauberer Antrieb. Dennoch: Diese Quelle versiegt mittelfristig und bis dahin werden wir mit schwankenden, jeweils aber in Höchstpreisen mündenden Beträgen an den Zapfsäulen rechnen müssen. Ärgerlicherweise ist Erdöl seit der „Lehman-Krise“ – das ist mittlerweile bereits die Krise vor der aktuellen Krise – ins Visier der Rohstoffspekulation geraten. Selbst Verbalschärmützel zum Thema Naher Osten werden dadurch so gehandelt, wie wir das sonst nur vom Euro-Rettungsschirm kennen.

Daher gilt es, Alternativen zu schaffen. Was bei der Immobilie läuft – wie etwa mit Solardächern oder Wärmepumpen – ist im mobilen Bereich systembedingt unmöglich. Ein formflexibles Hochleistungs-Solarpanel auf dem Lkw-Fahrerhausdach bringt bei voller Einstrahlung weniger als zwei kW/h und ist antriebstechnisch damit völlig irrelevant. Dennoch sollte man nicht pauschal darauf verzichten, denn der „Glider“, eine Studie von Iveco auf der IAA 2010, sammelt solche Effekte, die zusammen dann doch wieder signifikant werden. In diesem Falle wird die Solarenergie nicht zum Vortrieb verwendet, sondern in einem Akku gespeichert. In denselben Akku geht beispielsweise auch ein Teil der Bremsenergie (KERS).

Analogie Wärmepumpe: Auch aus dem heißen Abgas ist noch einiges zu holen. Ein kleines Dampfkraftwerk (Rankine-Prozess) erzeugt über Rotation wiederum Strom für den Akku und schon hat man in der Summe eine erkleckliche Menge an kostenloser Energie, mit der man den Anfahrvorgang unterstützen

oder Hilfsaggregate betreiben kann, die sonst verbrauchssteigernd an der Motorleistung zehrten. Doch wie beim Elektroantrieb, ist es die in den Kinderschuhen steckende Batterietechnik, die bremst. Gewicht und Preis stehen einer Verbreitung im Wege. Ein Kollateralschaden, ausgelöst von 125 Jahren Run auf das Erdöl. Noch vor fünf Jahren hat jede Kreis-Universität eher Forschungsgelder dafür erhalten, einen Benzineinspritzprozess zum 20. Male zu erforschen, als dass Gelder für die Elektrochemie zur Verfügung gestellt wurden.

Bei Iveco setzt man dennoch auch auf den Elektroantrieb – zumindest in der Citylogistik. Zum einen stimmt hier das

Fotos: Iveco