

Evonik fährt mit Biogas

Das Weiterstädter Chemieunternehmen will seinen Güterverkehr klimafreundlicher machen

Sabine Eisenmann

WEITERSTADT. Von außen sieht der Vierzigtonner aus wie ein ganz normaler Sattelzug. Was ihn von anderen Lastern unterscheidet ist, dass er auf seinem Weg durch Europa Waren klimafreundlicher transportiert als Diesel-Lkw. Der Tank des Fahrzeugs ist mit sogenanntem Bio-LNG gefüllt. Das ist Flüssiggas, das aus Bioabfall und Energiepflanzen gewonnen wird. Der Bio-Kraftstoff soll dazu beitragen, eine klimafreundliche Verkehrswende in Deutschland zu verwirklichen. Darauf setzt das Weiterstädter Chemieunternehmen Evonik.

Bis zu 60.000 Lkw-Ladungen sind pro Jahr in Europa für das Unternehmen unterwegs, das auch im Weiterstädter Stadtteil Riedbahn eine Betriebsstätte unterhält. Zehn Prozent der Lkw-Transporte von Evonik fahren bereits mit dem Bio-LNG im Tank. Und es sollen noch mehr werden, wie Paolo Indiano von Evonik betont. Bei der Vergabe von Aufträgen und längerfristigen Transportverträgen will das Chemieunternehmen bevorzugt Logistikunternehmen berücksichtigen, die nicht auf Diesel, sondern auf Biomethan setzen. Eines davon ist J.S. Logistics, das zwölf LNG-Laster im Einsatz hat.

„Wenn das Klimaziel erreicht werden soll, dann muss was

passieren. Bis 2030 sollen nach den Vorgaben der Bundesregierung 65 Prozent der Treibhausgas-Emissionen eingespart werden. Das ist eine riesige Messlatte und ein riesiger Weg“, sagt Indiano. Weil gerade Unternehmen Verantwortung für mehr Nachhaltigkeit übernehmen sollten, in deren Auftrag Güter weite Strecken zurücklegen, habe sich Evonik bereits vor mehreren Jahren mit der Frage beschäftigt, welchen Beitrag das Unternehmen dazu leisten kann, erläutert Paolo Indiano. Vieles sei auf die Schiene verlegt worden, auch den Schiffsweg nehmen nach Indianos Angaben die Waren von Evonik. Doch das sei nicht immer möglich. Auf der Suche nach alternativen Kraftstoffen sei schnell die Wahl auf Flüssiggas gefallen. Weil es aus der Müllverwertung gewonnen wird, bezahlbar sowie verfügbar sei und weil damit große Reichweiten zurückgelegt werden können, zählt Paolo Indiano die Gründe auf. Bis zu 1500 Kilometer weit könne ein Laster mit einer Tankfüllung fahren. Das entspreche der Reichweite, die auch ein Diesel-Laster zurücklege. Mit Biomethan betrieben, sei der Geräuschpegel des Transporters jedoch nur halb so groß. Die Zahl der Tankstellen, die Bio-LNG anbieten, sei in den vergangenen

Jahren außerdem auf 35.000 in Deutschland gestiegen. „Außerdem gibt es in Deutschland 10.000 Biogasanlagen. Die Verfügbarkeit von Biomethan ist sehr gut.“

Was in Sachen Klimaschutz im Gütertransport möglich ist, erläutert Paolo Indiano anhand von Zahlen: Im Vergleich zu Diesel-LKW stoßen mit Bio-LNG betriebene Laster weniger Stickoxide (90 Prozent) aus, es entstehe 99 Prozent weniger Feinstaub, und CO₂ werde zu 86 Prozent eingespart. Außerdem sei Biomethan mit 1,30 Euro pro Liter günstiger als Diesel.

Für Spediteure kann sich der Wechsel von fossilen Energieträgern wie Diesel zu Biomethan auch finanziell auszahlen, sagt Indiano: Neben der Mautbefreiung können die Kosten für Kraftstoff um 15 Prozent bei vergleichbarer Reichweite sinken. Große Lkw-Produzenten haben Fahrzeuge für den Betrieb mit Biomethan im Programm, deren Verkaufsanteil je nach Hersteller bei bis zu 50 Prozent liegen soll. Jerome Schüssler, der Geschäftsführende Gesellschafter von J.S Logistics, sieht im Kraftstoff Biomethan ebenfalls die Zukunft auf dem Weg zu den Klimazielen. Zwar seien die Fahrzeuge mit etwa 140.000 Euro für eine Zugmaschine noch etwa 30 Prozent teurer als Diesel-Laster. „Doch der Preis geht

langsam runter“, sagt er. Zudem stehen Fördergelder für Speditionen in Aussicht, die solche Fahrzeuge anschaffen. Noch kommt das Biomethan aus Schweden, das Evonik in einem größeren Kontingent jährlich zur Verfügung steht. Doch auch das werde sich perspektivisch ändern, sagt Paolo Indiano.

Auch bei der Herstellung von Biomethan ist Evonik mit im Boot. Das Unternehmen hat eine Membrantechnologie entwickelt,

durch die sich hochreines Biomethan effizient gewinnen lässt. Sie bereitet Rohbiogas einfach und effizient in hochreines Biomethan auf. Die Membranen bestehen aus einem eigens von Evonik entwickelten

Hochleistungskunststoff, der sehr druck- und temperaturbeständig ist. Gegenüber anderen

Biogasaufbereitungsverfahren hat die Technologie erhebliche Vorteile: Sie benötigt vergleichsweise wenig

Energie und kommt ohne Hilfsmittel oder Chemikalien aus. Es entstehen keine Abfälle und kein Abwasser, die sonst aufbereitet und entsorgt werden müssten. Das sei ein weiterer Baustein auf dem Weg zu den Klimazielen. Und dieser sei noch weit, betont Paolo Indiano. Evonik hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der umweltschonenden Transporte bei verpackter Ware in Deutschland bis 2025 auf 20 Prozent zu erhöhen.