

CO₂ Reduktion mit Diesel Lkw

Österreichische Post. Vollständige Umstellung auf erneuerbaren HVO100-Treibstoff.

Der neue alternative Treibstoff nennt sich „Hydrotreated Vegetable Oils (HVO)“. Er wird aus Abfällen, Fetten, pflanzlichen Reststoffen und Pflanzenölen hergestellt und bringt laut Hersteller eine CO₂-Einsparung von bis zu 90 Prozent gegenüber fossilem Diesel. Zudem unterliegt der von der Post verwendete HVO-Treibstoff der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien (RED II).

Sie soll sicherstellen, dass Biokraftstoffe keine negativen Auswirkungen auf die Nahrungsmittelproduktion, die Umwelt oder die soziale Nachhaltigkeit haben.

Bei einem Jahresverbrauch von sechs Millionen Liter Diesel ist das ein gewaltiger Schritt für die Österreichische Post, die bis 2040 ihren Logistikfuhrpark komplett CO₂-neutral betreiben will. Die HVO-Variante ist auf dem Weg dorthin eine zweite Säule, neben der E-Mobilität im Zustellbereich, mit der bereits über 4.000 Postfahrzeuge betrieben werden.

„Nach dem erfolgreichen Testbetrieb haben wir entschieden, noch im ersten Halbjahr 2024 all unsere 180 Lkw mit dem erneuerbaren Treibstoff zu betanken“, erklärt Peter Umundum, Vorstandsdirektor für Paket & Logistik, „die Leistungsfähigkeit ist durchaus mit herkömmlichem Diesel vergleichbar.“ Getestet wurde der alternative Treibstoff 2023

im Großraum Wien und Graz. Die wichtigste Erkenntnis: „Die Lkw verbrauchen nicht mehr Treibstoff, das Fahrverhalten und die Leistung sind gleich wie beim Betrieb mit fossilem Diesel“, berichtet Umundum. Der Tankvorgang sei wie bisher und es entstehe kein Geruch nach Pflanzenölen oder Fetten.

Rasche Umstellung In der Hochlaufphase 2024 werden etwa vier Millionen Liter Diesel durch HVO ersetzt, im Vollbetrieb werden es rund sechs Millionen Liter Diesel pro Jahr sein. Bezogen wird der HVO-Treibstoff über die Tankstellenpartner Eni, MMM, OMV und Turmöl. Durch langfristige Lieferverträge und eine Bindung an den Dieselpreis rechnet die Post mit keinen nennenswerten Mehrkosten durch die Umstellung.

Bis zur Jahresmitte soll die gesamte Flotte von 180 Lkw auf erneuerbaren Treibstoff umgestellt werden, sagt Umundum. Dafür ist keine technische Umrüstung der Motoren notwendig, denn HVO kann in praktisch jedem modernen Dieselmotor eingesetzt werden. Durch langfristige Lieferverträge und eine Bindung an den Dieselpreis rechnet die Post mit keinen nennenswerten Mehrkosten.

Große Hersteller wie Iveco, MAN oder Volvo haben



HVO100 bereits für den bedenkenlosen Einsatz freigegeben.

„Deshalb wollen wir auch unsere Transportpartner ermuntern, die neue Treibstoffvariante einzusetzen“, betont Umundum, „sie erhalten von uns auch die entsprechende Beratung und Unterstützung.“ Leider gibt es zur Motivation für Umstellungswillige bislang keine staatliche Förderung, die geringen Mehrkosten seien laut Umundum aber durchaus hinnehmbar.

Weitere Alternativen Neben HVO und eMobilität hat die Post

auch Wasserstoffantriebe im Visier. Allerdings sei die Lage hierbei herausfordernder: „Hier sind derzeit nur wenige Lkw-Modelle in Kleinserien auf dem Markt“, sagt Umundum, „zudem ist die Verfügbarkeit von „grünem“ Wasserstoff in Österreich noch sehr begrenzt.“

v.l.n.r.: Dagmar Stieler, Disponentin Transportlogistik Ost, Martin Prasch, Leiter Transportlogistik Ost, Peter Umundum, Vorstandsdirektor für Paket & Logistik, Thomas Fellner, Leiter Transportlogistik National, alle Österreichische Post AG



Gesetz verbietet E-Mobilität

HVO100. Ermöglicht CO₂-Reduktion bei Gefahrguttransporten

In der Gefahrgutlogistik gelten besonders strenge Vorschriften. Hier muss sogar das verkehrspolitische Liebling der Grünen, die Elektromobilität, zurückstehen. Für innovative Unternehmer wie Karl Böntner, Geschäftsführer der Spedition Saexinger, bieten aus Altstoffen hergestellte „Hydrotreated Vegetable Oils (HVO)“ jedoch die Möglichkeit, bei der Umsetzung der Klimaschutzziele beizutragen - allerdings mit einem Wermutstropfen: Sie bleiben, kritisiert Böntner, mangels staatlicher Unterstützung auf den Mehrkosten für die Betankung sitzen. Diese belaufen sich auf zwei bis drei Cent pro Liter HVO-Diesel.

Anders sieht das bei Großmengen aus, wofür jedoch eine eigene Betriebsanstelle erforderlich ist. Bei der Versorgungssicherheit sieht er kein Problem, immerhin habe sich ein Salzburger Großlogistiker 3 Mio. Liter HVO100 sichern können.

Dennoch testet Böntner den alternativen Treibstoff derzeit mit zwei Lkws. Funktioniert es operativ, wird er seine 18 Fahrzeuge umfassende Lkw-Flotte mit HVO100 betanken. Seine Subfrächter, kann er dazu nicht zwingen. Sie haben, im Gegensatz zu ihm, dessen Kunden Verlagerer sind, nach wie vor Entscheidungsfreiheit.



Erzwungene Nachhaltigkeit Böntner engagiert sich gerne für die Umwelt, lässt sich jedoch ungern etwas aufzwingen. Seine Entscheidung, HVO100 zu testen, und allenfalls später auf seine gesamte Lkw-Flotte auszudehnen, sei nämlich zu einem Gutteil auf den Druck einzelner Kunden zurückzuführen. Eine (Un)Site, die sich unter dem grünen Deckmantel ausbreitet und für zunehmenden Wettbewerbsdruck sorgt.

„Die verladende Wirtschaft schiebt die Verantwortung auf uns Logistiker, um später in ihren Berichten zu schrei-

ben, weiß Gott was alles für die Umwelt getan zu haben.“ Mehr zu zahlen und seinem Transporteur den wirtschaftlichen Nachteil auszugleichen, ist der Kunde jedoch nicht bereit.

Eine Verpflichtung nach Corporate Social Responsibility (CSR)-Managementrichtlinien gibt es laut Böntner übrigens nicht. Allerdings breitet dieser Zwang sich aus: „Sogar die Bank fragt mich bei sonst schlechterem Rating bei der Kreditvergabe, was mein Unternehmen für die Nachhaltigkeit tut“, ärgert sich Böntner.

Start in die Energiezukunft

Retter Reisen. Gesamte Busflotte wurde auf HVO umgestellt

Mit dem klaren Ziel, den ökologischen Fußabdruck zu minimieren und die Umweltbelastung zu reduzieren, hat RETTER eine wegweisende Entscheidung getroffen.

Die gesamte Busflotte wurde mit Jänner 2024 auf HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oils) umgestellt, einen erneuerbaren Diesel, der zu 100 % aus biogenen Abfallprodukten der Kreislaufwirtschaft, wie Rückstände der Fleisch- und Fischproduktion, sowie Altspeiseölen und Reststoffe aus der Pflanzenöl Aufbereitung, besteht.

Mit der Umstellung auf HVO100 aller RETTER Standorte sind zukünftig nicht nur unsere REISEN noch umweltfreundlicher, sondern auch die umliegenden Gemeinden und Schulen profitieren, da auch der gesamte RETTER Linienverkehr und die Schülerbeförderung auf den Bio-Treibstoff umgestellt wurden. Die Firma RETTER betreibt derzeit rund 90 Reise- und Linienbusse und über 10 LKWs, mit rund 170 Mitarbeitenden ist RETTER ein wertvoller Arbeitgeber. Jährlich werden rund 5 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Durch den Einsatz des synthetischen Kraftstoffes wird der Ausstoß von Schadstoffen und CO₂ massiv verringert:

- Bis zu 90 % weniger CO₂
- 33 % weniger Feinstaub sowie weniger Partikel
- Bis zu 9 % weniger Stickoxid
- Bis zu 30 % weniger Kohlenwasserstoffe (HC)
- Bis zu 24 % weniger Kohlenmonoxid (CO)

nehmen ist bereits seit mehr als 10 Jahren Lizenznehmer des Österreichischen Umweltzeichens und bietet Reisen mit höchsten Umwelt- und Qualitätsstandards an.

Zudem wird die RETTER Luxus Reisebusflotte regelmäßig auf die umweltfreundlichste Generation mit geringstmöglichem Treibstoffverbrauch erneuert (derzeit EURO 6/E Norm).

Dieser Schritt ist für RETTER REISEN ein weiterer Meilenstein in eine nachhaltige Zukunft des Reisens. Das Unter-



HVO-Treibstoff unterliegt der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien (RED II)