

# Mit der Kraft der Sonne

Eine hochkarätige Expertenrunde diskutierte vor kurzem im GSV Forum, welche Antriebstechnologien und Kraftstoffe in Zukunft die größte Rolle im Güter- und Personenverkehr spielen werden.

**PODIUM** V.l.n.r.: Valentin Hofstätter (Raiffeisen Research), Wolfgang Kriegler (A3PS), Karsten Wilbrand (Shell), Andreas Pilzecker (Europäische Kommission) und GSV-Generalsekretär Mario Rohrer



**M**ario Rohrer, Generalsekretär der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, begrüßte im 14. Stock des Wiener Raiffeisen-Towers eine hochkarätige Expertenrunde, die ihre jüngsten Erkenntnisse zum Thema „Antriebstechnologien und Kraftstoffe – Innovation und Effizienz für Mobilität von morgen“ vorstellte und diskutierte. Zuerst ergriff das Wort Ökonom Valentin Hofstätter von Raiffeisen Research, der anhand mehrerer Charts demonstrierte, wie die Zukunftsprognosen in Sachen Energiegewinnung von den wirtschaftlichen Interessen der Verfasser abhängen. So belegte eine Kurve die steigende Bedeutung des Mineralöls, eine andere den Trend zum Brennstoff Kohle, und eine dritte den Siegeszug der Solarenergie. „Tatsächlich sinken die Preise für Solarpaneele ebenso exponentiell wie jene für Lithium-Ionen-Batterien“, so Hofstätter. „Wird eine kritische Grenze unterschritten, wird die Ablösung traditioneller durch neue Energiequellen schneller gehen, als viele erwarten“, prophezeite der Ökonom.



Karsten Wilbrand, Innovations Manager bei Shell, und Wolfgang Kriegler, Geschäftsführer von A3PS, sehen die Zukunft der nachhaltigen Mobilität eher im Wasserstoff. „Anders als beim Aufladen der Batterien fährt der Lenker mit der Brennstoffzelle wie gewohnt nach ein paar Minuten wieder von der Tankstelle weg“, so Kriegler. „Wir sehen aber auch ein gewaltiges Potenzial im Erdgas als Treibstoff, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr“, betonte Karsten Wilbrand.

Aus dem zahlreich erschienenen Publikum meldete sich Franz Weinberger, der Sprecher der österreichischen Nutzfahrzeugimporteure zu Wort: „Die Elektromobilität wird im Lkw-Verkehr noch lange keine Rolle spielen, weil die Batterien einfach viel zu schwer sind.“ Schließlich kalkulieren die Transporteure ausschließlich nach Laderaum und Ladegewicht, alles andere sei nebensächlich. Auch Erdgas kommt laut Weinberger als Alternativ-Treibstoff im Güterverkehr vorerst nicht in Frage, da die Tanks einfach zu viel Platz im Fahrzeug beanspruchen. „Die höchste Energiedichte hat immer noch der Diesel, und das wird sich so bald

**--- Die höchste Energiedichte hat immer noch der Diesel, und das wird sich so bald nicht ändern. ---**

FRANZ WEINBERGER,  
LKW-IMPORTEURSPRECHER

nicht ändern“, ist Weinberger überzeugt. Außerdem muss für den Transporteur, der neue Technologien einsetzen will, eine gewisse Planungssicherheit gegeben sein. Niemand kann heute sagen, wie sich der Wert eines Gebraucht-Lkw mit alternativer Antriebstechnologie entwickeln wird. Das für 2020 von der EU der Fahrzeugindustrie vorgegebene Ziel für den Flottenverbrauch von 95g CO<sub>2</sub>/km könne überhaupt nur durch einen massiveren Einsatz alternativer Kraftstoffe wie Erdgas, Wasserstoff und Strom erreicht werden, sagte Andreas Pilzecker von der Europäischen Kommission. Biokraftstoffe, die aus Nahrungs- und Futtermittel produziert werden, würden aber künftig nicht mehr gefördert werden. sei ■