

Bio-Sprit für den Nahverkehr

Schweriner Institut wirbt mit „Baltic fuel“ für internationale Kooperation

GARTENSTADT Klimaschutz funktioniert nur grenzübergreifend. Das Schweriner Unternehmen ATI erg GmbH aus dem Technologie- und Gewerbezentrum ist an einem dieser internationalen Projekte, dem „Baltic fuel“, das den Einsatz nachwachsender Rohstoffe für die Energieerzeugung fördert, beteiligt. „Unsere Gesellschaft, eine gemeinnützige Tochter der Schweriner Agentur für Technologietransfer und Innovationsförderung (ATI), ist einer von zwölf Partnern innerhalb des Projektes Baltic Biogas Bus. Wir arbeiten darin mit den Stockholmer Verkehrsbetrieben, dem polnischen Motor Transport Institut Warschau, dem finnischen Forschungsinstitut VTT, den Stadtverwaltungen von Riga und Tartu, den Busbetrieben Kaunas, dem Busbetrieb Oslo, der Energieberatung HOG in Norwegen und anderen zusammen“, berichtet Petra Seidenberg, die Schweriner Projektverantwortliche.

Ziel des von der EU geförderten internationalen Programms „Baltic Biogas bus“ sei es, erneuerbare Energien – und hier insbesondere Biogas als Kraftstoff für den öffentlichen Nahverkehr – in den Partnerregionen, also auch in Mecklenburg-Vorpommern – bekannter zu machen und Unterstützung bei der Einführung zu leisten, erläutert Seidenberg. Dieses Projekt verstehe sich als ein Schritt auf dem Weg, bis 2020 den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehrssektor in den EU-Staaten auf zehn Prozent zu erhöhen.

Wie schwierig es ist, dieses Ziel zu erreichen, zeigt das Beispiel Schwerin. „Wir stehen dem Einsatz von Bio-Sprit grundsätzlich positiv gegenüber“, versichert

Nahverkehrsgeschäftsführer Norbert Klatt. Zeitweilig sei die Bus-Flotte schon mit Biodiesel betankt worden. „Doch als kommunales Unternehmen sind wir streng angehalten, möglichst kostengünstig zu wirtschaften“, betont Klatt. Als sich die Rahmenbedingungen änderten und die Kosten stiegen, sei der Schweriner Nahverkehr deshalb wieder auf normalen Diesel umgestiegen. Stärkerer Einsatz nachwachsender Rohstoffe im öffentlichen Verkehrssektor funktioniere nur bei entsprechender Förderung von Bund, Land oder EU.

Nahverkehr hat immer Vorbildwirkung

Petra Seidenberg weiß um die Kostenproblematik. „Deshalb gibt es ja dieses Projekt. Dadurch sollen positive Erfahrungen einschließlich der Informationen zu den Rahmenfaktoren transportiert und verallgemeinert werden“, sagt sie. Und der Nahverkehr sei für dieses Projekt gezielt ausgewählt worden, weil er immer eine Vorbildwirkung habe.

„Die Bedingungen ändern sich“, ergänzt ATI-Geschäftsführerin Steffi Groth. Durch die wissenschaftlich untermauerte Netzwerkarbeit könnten sich sowohl Unternehmen in den Teilnehmerstaaten langfristig auf verstärkten Einsatz nachwachsender Rohstoffe vorbereiten als auch das Bewusstsein der Öffentlichkeit wachsen, dass dieser Prozess aktiv gefördert werden muss. Das Beispiel Schweden belege das, wo die Stockholmer Verkehrsbetriebe dank staatlicher Vergünstigungen ihre Busse komplett mit Biomethan betanken, das aus Nahrungsmittelabfällen gewonnen wird. *Bert Schüttpelz*