



GVN-FÖRDERMITGLIED ORANGEGAS SUCHT NEUE STANDORTE FÜR CNG- UND LNG-STATIONEN

13.12.2021

Das GVN-Fördermitglied, der Tankstellen-Betreiber OrangeGas, sucht .Kooperationspartner für neue CNG und LNG-Tankstellen: "Wir realisieren Tankstellen in enger Zusammenarbeit mit Logistik-Unternehmen; wir bieten dort regeneratives Bio-CNG und Bio-LNG an, wo Bedarf besteht", sagt Johan Bloemsma.

Der Deutschland-Chef des Deutschen Marktführers bei CNG-Tankstellen weiter: "Wir sehen gerade bei der Food-Logistik eine deutlich steigende Nachfrage nach Bio-CNG." Aber auch Speditionen und die Baustellen-Logistik würden mit Gas-Lkw deutlich wirtschaftlicher fahren als mit Diesel. Die CO₂-Einsparung von rund 90 Prozent durch regeneratives Biomethan spiele neben den niedrigen Betriebskosten immer öfter eine Rolle beim Umstieg auf CNG-Lkw und in Zukunft auch bei Bio-LNG. "Logistik-Kunden erwarten mittlerweile, dass Speditionen den CO₂-Fußabdruck aktiv senken", berichtet Bloemsma. Der schnellste, praxistauglichste und für Flottenbetreiber auch wirtschaftlichste Weg sei dabei der Umstieg von fossilem Diesel auf regeneratives Bio-CNG. „Wir sehen aktuell besonders bei großen Flotten eine deutliche Bewegung Richtung Bio-CNG“, so Bloemsma. Beispielhaft nennt er hierbei Amazon, Rewe und Transgourmet, die jeweils mehrere hundert Lkw mit regenerativem CNG in Deutschland fahren wollen.

Umstieg bei Pendelverkehren und Regionallogistik besonders einfach

Doch neben Pendelverkehren böte Bio-CNG besonders im regionalen Umfeld eine schnell zu realisierende Lösung. Ob regionale Möbelhäuser, Bäckereien mit Filialnetz oder Fuhrunternehmen für Baustoffe und Recyclingmaterial - sie alle eint, dass sich ihre Einsatzprofile oft hervorragend für CNG-Lkw eignen. Schon durch die sehr niedrigen Kraftstoffkosten wird der Einsatz wirtschaftlich. Bei schweren Lkw kommt noch die Ersparnis der Lkw-Maut hinzu.

„Die hohen Reichweiten von LNG-Lkw lassen bei vielen Unternehmen das verflüssigte Methan zuerst als attraktiver erscheinen“, weiß Bloemsma aus den Gesprächen mit Spediteuren zu berichten. Doch ein genauer Blick zeige, dass Bio-CNG oft die bessere Wahl für das Unternehmen ist. „Die Kosten sprechen meist klar für Bio-CNG - und die Tankstellensituation auch“, sagt Bloemsma. Da OrangeGas

beide Kraftstoffe im Portfolio habe, könne zu Bio-CNG und Bio-LNG eine rein kundenorientierte Beratung erfolgen.

Tankstellen müssen für Logistikkunden optimiert werden

Oft fehlt in den Unternehmen noch die notwendige Erfahrung mit den Besonderheiten von CNG und LNG. Daraus entstünden gravierende Fehleinschätzungen, die im Unternehmensalltag dann Probleme bereiten könnten. Eine Tankstelle, an der fünf oder sechs CNG-Lkw eines Unternehmens täglich tanken, muss ganz anders dimensioniert und ausgestattet werden als es bei den vielen Pkw-Tankstellen in Deutschland der Fall ist. „Wir besprechen mit unseren Kunden daher die benötigten Kapazitäten und bringen auch Standortalternativen ein“, erklärt Bloemsma das Vorgehen von OrangeGas. Oft würden die Speicher erweitert oder Zapfsäulen so verlegt, dass sie von Lkw besser zu erreichen wären. Ganz wichtig sei bei Lkw die Verfügbarkeit der Tankstellen. „Bei wichtigen Ankerkunden stattdessen wir die Anlagen mit redundanten Verdichtern aus oder planen eine Reservetankstelle in der Region“, berichtet der Deutschland-Chef von OrangeGas.

Die langjährige Erfahrung der Konzernmutter in den Niederlanden zeigt, dass der Weg über Kooperationspartner und Ankerkunden eine Win-Win-Situation ist: „Unsere Kunden haben eine für sie optimierte CNG-Tankstelle dort, wo sie sie benötigen. Wir können bedarfsorientiert investieren und so einen wirtschaftlichen Betrieb der Tankstellen sicherstellen“, erläutert Bloemsma. Da OrangeGas in der Regel öffentliche Tankstellen betreibt, profitiere außerdem die Allgemeinheit durch ein sehr gutes Tankstellen-Netz mit Bio-CNG.