

Wie das Bremer Unternehmen HGM Energy die Umwelt mit Diesel schonen will

Von Peter Hanuschke - 18.10.2018 - 0 Kommentare

Das Bremer Unternehmen HGM Energy setzt im Vertrieb zum einen auf Diesel aus Erdgas, zum anderen will es LNG aus Biogas gewinnen. Wie das geht, und mit wem HGM da zusammenarbeiten will.



Die „Navi 8 Amethyst“ aus Katar lieferte bei HGM Energy im Industriehafen 8,15 Millionen Liter GTL ab - ein Dieselkraftstoff, der aus Erdgas gewonnen wird. (HGM)

Weniger Stickstoffoxid-, Schwefeldioxid- und Feinstaub-Emissionen im Schiffs- und Straßenverkehr – dazu will die HGM Energy GmbH beitragen. Das Unternehmen, das seinen Hauptsitz im Industriehafen hat, ist zwar seit 46 Jahren vornehmlich Großhändler für Benzin- und Dieselkraftstoffe, aber dennoch will HGM Energy gerade mit Diesel für eine bessere Umweltbilanz sorgen.

Allerdings handelt es sich in diesem Fall nicht um den herkömmlichen Dieselkraftstoff, der aus Erdöl gewonnen wird und bei seiner Verbrennung vor allem Stickoxide freisetzt. Es dreht sich vielmehr um GTL, das für Gas-to-Liquid steht und bei dem Erdgas in einen synthetischen Dieselkraftstoff umgewandelt wird.

Laut HGM verursacht GTL bis zu 25 Prozent weniger Ausstoß an Feinstaub und Stickoxiden. Außerdem will das Unternehmen den Bereich LNG (Liquefied Natural Gas) ausbauen und plant unter anderem eine Tankstelle in Arsten mit dem verflüssigten Erdgas.

Die erste Ladung GTL ist bereits Anfang September in Bremen eingetroffen: Das Schiff, die „Navi8 Amethyst“, kam direkt aus Katar und die 8,15 Millionen Liter GTL wurden am HGM-eigenen Terminal gelöscht. „Wir beziehen den Kraftstoff von ORYX GTL, einem Joint Venture zwischen Qatar Petroleum und der südafrikanischen Sasol“, so Bernd Sturmheit, einer der Geschäftsführer der HGM Energy GmbH.

ORYX GTL liefert auch in andere Länder, „aber für Deutschland sind wir Exklusiv-Importeur. Darauf sind wir schon ein bisschen stolz, dass wir als Mittelständler in dieser Liga mitspielen.“ Allerdings will HGM den Kraftstoff nicht allein in Deutschland vertreiben – „da suchen wir noch mittelständische Partner.“

Auch wenn GTL – neben HGM importiert auch Shell den synthetischen Diesel von einem anderen Hersteller in Katar nach Deutschland – noch eine Nischenrolle spielt, ist Sturmheit überzeugt davon, dass dieser umweltschonendere Kraftstoff künftig an Bedeutung gewinnen wird.

Anders als in anderen Ländern wie in den Niederlanden oder Finnland muss der deutsche Gesetzgeber allerdings noch die Bundesimmissionsschutzverordnung um die europäische Kraftstoffnorm EN 15940 ergänzen. „Wir hoffen, dass da nun etwas Bewegung reinkommt.“

Bislang kann der Privatkunde GTL nur anteilig tanken: „Wir bieten an unserer Tankstelle am Weserpark den Kraftstoff c-drive-power an – ein Premium-Diesel, der einen GTL-Anteil von 25 Prozent und einen höheren Energiegehalt hat“, so Ronald Rose, Geschäftsführer von Bremer Mineralölhandel (BMÖ) – einem Tochterunternehmen von HGM Energy. Dieser Kraftstoff koste an der Tanksäule etwa zehn Cent mehr als herkömmlicher Diesel, sei aber leistungsfähiger und senke eben auch schon die lokalen Emissionen.

Außerdem ist GTL zu hundert Prozent bereits in sogenannten geschlossenen Kreisen nutzbar. Das heißt etwa für öffentliche Fuhrparks beispielsweise auf dem Flughafen oder im öffentlichen Personennahverkehr. Den ersten Kunden hat HGM bereits: „Die Fahrzeugflotte des kommunalen Unternehmens Hanse-Wasser fährt mit GTL“, so Sturmheit.

„Mit anderen stehen wir in Verhandlung.“ Andere Regionen seien da schon viel weiter: „In Hamburg nutzt beispielsweise das Unternehmen Hamburg Flotte GTL für ihre gesamte Flotte, die unter anderem aus Feuerlöschbooten, Nassbaggern und Schuten besteht.“ Auch Fähren sind an diesem Treibstoff interessiert.

Unabhängig vom Gesetzgebungsverfahren gebe es außerdem eine Initiative, die erreichen möchte, dass es demnächst für Privatfahrer Ausnahmeregelungen gibt, GTL zu hundert Prozent tanken zu dürfen, so Sturmheit. Das Interesse sei da – auch wenn GTL etwa zehn Prozent teurer sei bezogen auf den reinen Kraftstoffpreisanteil.

Eigentlich würde sich GTL hervorragend als Bremer Leuchtturmprojekt eignen – ohne dabei den Ausbau anderer alternativer Antriebsformen wie Elektromobilität zu vernachlässigen, so Sturmheit. Bekanntlich werde vor dem Hintergrund des Dieselskandals derzeit von vielen Seiten Elektromobilität als Allheilmittel gesehen.

„Auch wenn es zweifellos sinnvolle Einsatzmöglichkeiten mit Strom betriebener Fahrzeuge gerade beim PKW im innerstädtischen Verkehr gibt, so wird doch insbesondere der Transportsektor noch sehr lange allein schon wegen der Energiedichte auf fossile Kraftstoffe angewiesen sein.“ Auch hinsichtlich Technologiereife und Investitionssicherheit führe in den nächsten Jahren noch nichts am Verbrennungsmotor vorbei.

Darüber müsse man sich im Klaren sein. Es werde noch mehrere Jahre dauern, bis es überhaupt eine Infrastruktur für Elektromobilität gebe. „GTL eignet sich aber jetzt in der Gegenwart dazu, die Emissionen kurzfristig mit bestehenden Fuhrparks zu senken – ohne Investitionskosten.“ Denn GTL sei mit jedem Dieselmotor kompatibel.

Einen Vorteil von GTL gegenüber Diesel aus Öl sieht auch Stefan Pischinger, Leiter des Lehrstuhls für

Verbrennungskraftmaschinen an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule: „GTL-Kraftstoffe verbrennen sauberer.“ In diesen Kraftstoffen seien keine aromatischen Komponenten enthalten, die eine starke Rußbildungsneigung aufwiesen. Als Nachteil sieht Pischinger jedoch, dass die Produktion recht energieintensiv ist: „Die Prozessschritte zur Herstellung benötigen in Summe deutlich mehr als 25 Prozent der im Erdgas vorhandenen Energie zu Erzeugung des flüssigen Kraftstoffes. Damit wird der theoretische Vorteil geringerer CO₂-Emissionen bei direkter Nutzung des Erdgases im Verbrennungsmotor gegenüber erdölbasierten fossilen Kraftstoffen zunichte gemacht.“

Dass die CO₂-Emissionen nicht maßgeblich sinken, räumt Sturmheit ein. Man müsse dabei allerdings berücksichtigen, dass Diesel gegenüber Benzin grundsätzlich einen geringeren CO₂-Ausstoß habe. Auch andere alternative Treibstoffe wie LNG müssten eine stärkere Rolle spielen, um überhaupt in die Nähe der Klimaziele kommen zu wollen. „Allein nur auf Elektromobilität zu setzen, ist unrealistisch“, so Sturmheit.

Was LNG angeht, ist HGM Energy bereits seit ein paar Jahren an dem Thema dran. Ursprünglich wollte HGM eine LNG-Tankanlage für Schiffe im Industriehafen installieren. „Wir haben vor fünf Jahren sehr auf die maritime Seite gesetzt, aber die Nachfrage war so gering, dass sich die Investition nicht gerechnet hätte“, so Daniel Pätzold, ebenfalls Geschäftsführer bei HGM Energy. Wenn der Bedarf steige, werde man aber umgehend reagieren können.

Aus dem damaligen Projekt habe sich zunächst eine mobile LNG-Lösung herausentwickelt. „Wir werden uns bei LNG aktuell verstärkt auf den Lkw-Schwerlastverkehr konzentrieren.“ Da schaffe man zwar auch momentan ein Angebot ohne eine entsprechende Nachfrage zu haben, „aber wir denken, dass im Bereich Logistik LNG künftig eine größere Rolle spielen wird.“

Eine LNG-Tankstelle benötige etwa pro Tag eine Frequenz von 25 Lastwagen. Durch diese Mengenabnahme ergebe sich ein Kreislauf, bei dem das LNG nicht energieintensiv heruntergekühlt werden müsste. Was die LNG-Tankstelle in Bremen-Arsten angehe, befinde sich HGM momentan noch im Genehmigungsverfahren.

Darüberhinaus verfolgt HGM Energy noch ein viel nachhaltigeres LNG-Projekt: „Wir wollen LNG aus Bio-Gas gewinnen, und zwar in Kooperation mit dem Bremer Energieversorger SWB“, so Pätzold. Das sei aber noch sehr auf die Zukunft ausgelegt.