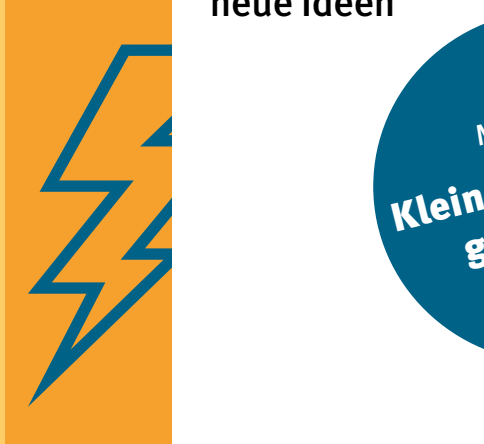
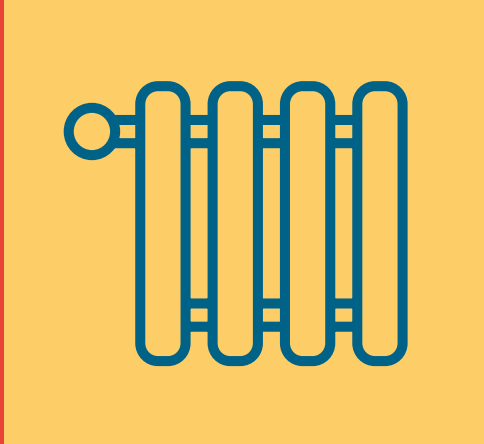
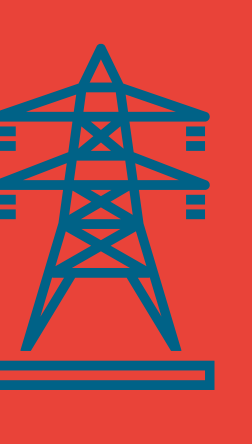
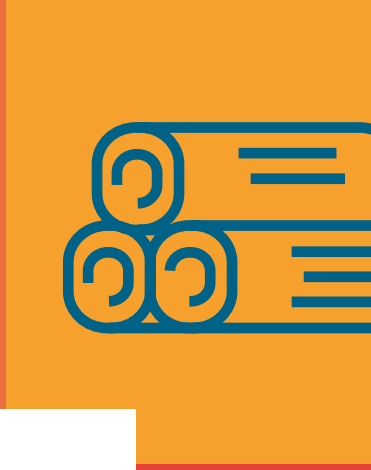
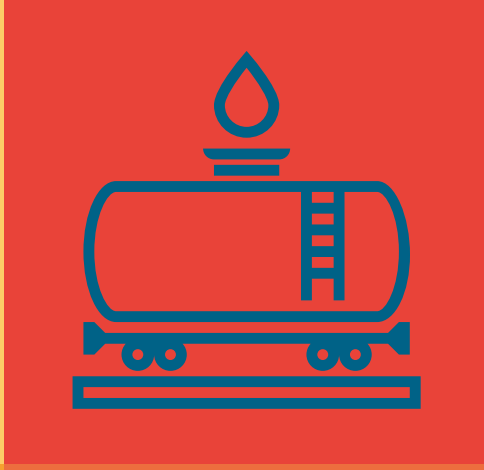
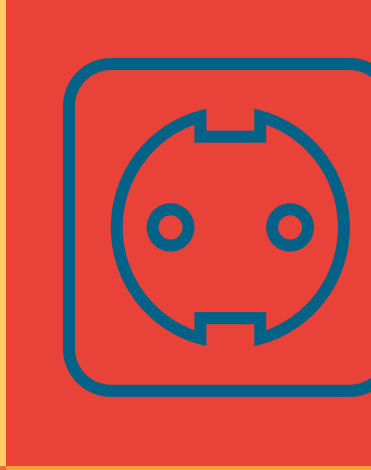


FUELS | LUBES | ENERGY

Das Fachmagazin des Energiehandels

04|2024



SPEZIAL
ENERGIEMARKT
Daten, Fakten,
Hintergründe

MOBILITÄT
Erneuerbare Fuels
im Kommen

PRAXIS
Future Fuels und
neue Ideen

Methanol
**Kleines Molekül –
ganz groß?**



HVO goes Germany: Dr. Michael Haberland, Präsident des politisch regen Automobilclubs „Mobil in Deutschland e.V.“ führte souverän durch die Veranstaltung mit hochrangigen Gästen in Berlin.

Veranstaltung mit Lernkurve

Anfang März traf sich in der Motorworld-Manufaktur Berlin unter dem Motto „HVO goes Germany“ viel Prominenz aus Wirtschaft und Politik mit Blick auf das bevorstehende Deutschland-Debüt des nachhaltigen Kraftstoffs HVO.

Wenn es um das inoffizielle Selfie-Ranking geht, konnten Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Birgit Skudely von der FDP getrost einpacken: Rallye-Ikone Walter Röhrl galt kurz nach seinem 77. Geburtstag beim Event „HVO goes Germany“, ausgerichtet vom Automobilclub „Mobil in Deutschland“ als die unangefochtene Nummer eins bei den Selfie-Anfragen. Und wie es so seine Art ist, wurden ausnahmslos alle Wünsche erfüllt. Dass dabei das eigentliche Programm, nämlich das bevorstehende Deutschland-Debüt des nachhaltigen Kraftstoffs HVO in der Motorworld-

Manufaktur Berlin, nicht zu kurz kam, dafür sorgten die Moderatoren, Dr. Michael Haberland als Präsident und Nadine Sievers als Vizepräsidentin von „Mobil in Deutschland“.

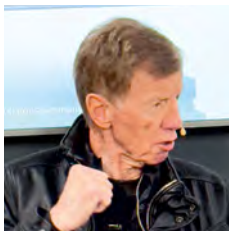
In diversen Expertenpanels plauderten sie in lockerer Atmosphäre auf der Ledercouch mit ihren Gästen über HVO im Besonderen und die Verkehrswende im Allgemeinen, wobei letztere erwartungsgemäß vor dem Publikum, das sich zum überwiegenden Teil aus Vertretern der Mineralölindustrie zusammensetzte, nicht besonders gut wegkam.

Im ersten Panel tauschten sich Dr. Michael Haberland und Deutschlands „Über-Autofahrer“ Walter Röhrl, der

übrigens standesgemäß im Porsche in vier Stunden von Bayern nach Berlin angereist war, zum Thema HVO und die damit verbundene CO₂-Einsparung von bis zu 90 Prozent (über den Produktlebenszyklus) aus. Seine Motivation für die Teilnahme am Termin, so Walter Röhrl, lag in erster Linie darin, sowohl der Politik als auch der breiten Masse klarzumachen, dass es nur mit Technologieoffenheit geht. Man sollte seiner Meinung nach alle Möglichkeiten nutzen, damit sich Verbrenner mit klimaneutralen Kraftstoffen und E-Mobilität parallel weiter entwickeln, ohne Subventionen ausschließlich in die E-Autos zu stecken und am Schluss bewerten, was denn die effek-

tivste Lösung sei. Dabei wies er auf den weltweiten Fahrzeugbestand hin, der ohne zusätzliche Investitionen in die Ladeinfrastruktur auf synthetische Kraftstoffe umgestellt werden könne. Natürlich nicht ohne einen Seitenhieb in Richtung E-Mobilität: Die bestehenden Verbrenner könnten schließlich sofort mit fast CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, dazu bedürfte es nicht erst eines E-Fahrzeugs, dass nach acht oder zehn Jahren erst seinen CO₂-Rucksack ablegt, um auf den gleichen Level wie ein Benziner zu kommen. „Und wenn die auf dem Level sind, ist die Batterie kaputt und haut es wieder sechs Jahre zurück. Das kann es doch nicht sein“, so Walter Röhrl wörtlich. „Es muss nicht jeder, der ein Elektroauto fährt, denken, er tut was für die Umwelt.“ Er betonte aber ausdrücklich, nichts gegen Elektroautos zu haben. Es reicht doch ein kleines Auto für den täglichen Bedarf mit ca. 200 Kilometer Reichweite, kleinen Batterien und dann mit der Möglichkeit, dieses zuhause zu laden.

„Die Politik muss aber auch für eine gewisse Planungssicherheit sorgen“, sparte er nicht mit Kritik an dem, was von der Berliner „Ampel“ derzeit kommt. Und gleich folgte ein weiterer Seitenhieb: „Als ich nach Berlin reingefahren bin, habe ich zu meinem Beifahrer gesagt: Schau mal, tausende Autos stehen hier an der Straße, wie sollen die alle abends Strom laden? Die Grünen wollen offensichtlich den Fahrzeugbestand um 75 Prozent reduzieren. Aber wie soll das funktionieren? Da müssten wir alle daheimbleiben, zu Fuß gehen, mit dem Radl fahren oder mit dem



Mit 77 Jahren ist noch lange nicht Schluss: Rallye-Legende Walter Röhrl kämpft vehement für den Erhalt des Verbrenners.



Nadine Sievers, Vizepräsidentin des Münchener Automobilclubs, sorgte für den reibungslosen Ablauf der Veranstaltung.

Esel reiten ...“ Dr. Michael Haberland konnte dem nur zustimmen: „Wir haben für die Stauhauptstadt München mal ausgerechnet, wenn alle Wähler der Grünen den Autoschlüssel sofort abgeben, gibt es keinen Stau mehr in der Stadt München.“

Anschließend stellten Dr. Konrad Weißner von puls Marktforschung und der Geschäftsführer des Bundesverbands freier Tankstellen Daniel Kaddik die Ergebnisse der repräsentativen

Marktforschungsstudie zu HVO100 vor, die im Vorfeld der Veranstaltung durchgeführt wurde, um die Bekanntheit und Zukunftsfähigkeit des neuen HVO-Kraftstoffs näher zu beleuchten. Nur 12 Prozent der Autofahrer haben bereits von HVO100 gehört; zwei Drittel würden sich aber bei Wahlfreiheit eher für einen Verbrenner mit nonfossilen Kraftstoffen entscheiden anstatt für ein Fahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb.

Die Bundestagsabgeordnete Judith Skudely, FDP, und Christian Nikolai von FuelMotion forderten Vernunft und Pragmatismus: „Klimaschutz funktioniert nur durch Technologieoffenheit. Dazu zählen ganz eindeutig auch Verbrenner mit synthetischen XtL-Kraftstoffen wie HVO“, so Nikolai.

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing schloss sich den Aussagen an: „Diese Gesellschaft muss mobil bleiben. Der Zugang zu individueller Mobilität ist das Fundament des Wohlstands in Deutschland. Die Menschen wollen individuelle Mobilität. Und diese Bedürfnisse der Gesellschaft müssen wir mit unseren Aufgaben in Einklang bringen, das Ganze klimaneutral zu organisieren. Das ist das, worum es geht.“ HVO könne da einen wertvollen Beitrag leisten, um individuelle Mobilität und Logistik mit Klimaneutralität zu vereinen.

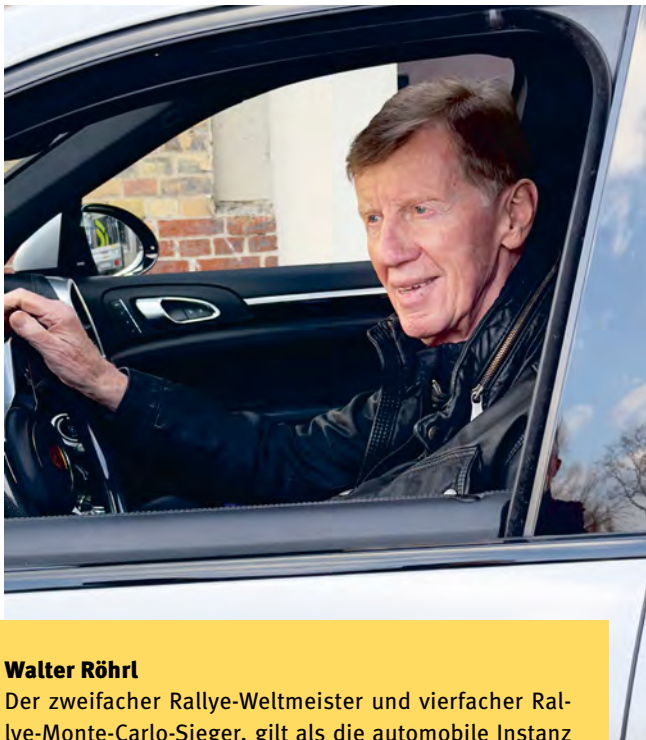
Welche Erkenntnis nimmt der geneigte Besucher der Veranstaltung mit nach Hause? Offenbar ist in der Breite der Gesellschaft längst noch nicht angekommen, dass neben E-Fuels auch mit nachhaltigen, fast CO₂-neutralen Kraftstoffen wie HVO, synthetischen Ottokraftstoffen oder höheren Ethanolbeimischungen die CO₂-Belastung des Verkehrssektors deutlich gesenkt werden kann. Dazu müssen Mineralöl- und Automobilindustrie noch viel mehr informieren, denn letztendlich geht es um eines: Wollen wir den Verbrenner mit der bestehenden Tankstelleninfrastruktur emissionsarm mit neuen, nachhaltigen Kraftstoffen betreiben oder mit Milliardensummen in eine stör anfällige Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge investieren, die zudem auf absehbare Zeit noch nicht komplett mit grünem Strom betrieben werden können? Die Veranstaltung von Mobil in Deutschland war ein Schritt in die richtige Richtung. — Wolfgang Kröger



Gute Stimmung auch im Außenbereich: Dr. Michael Haberland hatte offensichtlich Münchener Kaiserwetter mit nach Berlin gebracht. Mit Food Truck, Kaffeespezialitäten und Ineos-Grenadierfahrzeugen konnten sich die ca. 250 Besucher auf die Veranstaltung einstimmen.

„HVO & Co. eine Herzensangelegenheit“

Rallye-Legende Walter Röhrl stand im Gespräch mit Fuels|Lubes|Energy anlässlich der Veranstaltung „HVO goes Germany“ zur Frage der zukünftig zu nutzenden umweltfreundlichen Kraftstoffe für Verbrenner-Motoren Rede und Antwort.



Walter Röhrl

Der zweifache Rallye-Weltmeister und vierfache Rallye-Monte-Carlo-Sieger, gilt als die automobilen Instanz in Deutschland schlechthin. Der „Lange“, wie der 1,96 Meter große Regensburger in Fahrerkreisen respektvoll genannt wird, lässt sich trotz seiner Größe bis heute nicht verbiegen, weder im Auto noch hinsichtlich seiner Meinung zu den aktuellen Themen im Verkehrsbereich. Seine Meinung ist klar, deutlich, logisch und für Jedermann nachvollziehbar – ohne ideologisches Beiwerk. Nicht zuletzt deshalb haben Walter Röhrls Worte generationsübergreifend Gewicht.

Herr Röhrl, wie sind Sie heute von Regensburg nach Berlin angereist?

Ja, natürlich mit dem Auto, einem Porsche S/T, ein Vorserienmodell, dessen Auslieferung gerade erst beginnt. Ich habe das Auto jetzt ein halbes Jahr auf der Straße gefahren, um für Porsche Erfahrungen zu sammeln. Das war auch gut so, die Lufthansa streikt, die Bahn streikt, ohne Auto wäre ich gar nicht hierhergekommen.

Der 911-er fährt aber bekanntlich nicht mit Diesel ...

Nein, das nicht (lacht). Ich bin für die Firma Porsche tätig und die haben den Diesel eingestellt. Was ich persönlich schade finde, denn meiner Meinung nach ist die effektivste Art und Weise, ein Fahrzeug zu betreiben, ein moderner Dieselmotor.

Sind Sie denn auch schon mal mit HVO gefahren?

Ja, man hat für mich extra einen Porsche Cayenne Diesel organisiert, den ich mit HVO betankt habe und mit dem ich zusammen mit Dr. Michael Haberland von Mobil in Deutschland eine Runde gefahren bin. Der Motor läuft perfekt, ich habe aber das Gefühl, dass er ein bisschen weicher, ein bisschen leiser läuft als mit herkömmlichem Diesel. Es wäre die einfachste Möglichkeit, wenn man möglichst schnell die bestehende Fahrzeugflotte mit Kraftstoff versorgen würde, der umweltfreundlich ist.

Und wir können ja auch Benzinmotoren mit umweltfreundlichen Kraftstoffen betreiben ...

Genau. Ich sehe HVO als Vorreiter beim Diesel, gerade deshalb, weil wir wahnsinnig starken Lkw-Verkehr haben und dann hoffe ich, dass wir langsam begreifen, dass wir auch die normalen Benzinmotoren mit synthetischen Kraftstoffen betreiben müssen.

Das geht aber nicht von heute auf morgen.

Nein, von der Menge her ist das gar nicht möglich. Aber man muss das Auto nicht gleich mit 100 Prozent synthetischem Kraftstoff betanken, man kann ja mischen. Wir können mit einem teilsynthetischen Kraftstoff und beispielsweise Ethanol Stück für Stück mehr Nachhaltigkeit in den Kraftstoff bringen, damit die Leute sehen, dass es funktioniert. Diese Dinge liegen mir sehr im Herzen. Es hängt auch mit meinem Lebensrhythmus zusammen. Ich wohne in Bayern, muss aber oft nach Stuttgart, also nach Weissach auf die Teststrecke. Da fahre ich in der Früh 400 Kilometer hin, fahre dort mehrere Versuche über gut 200 Kilometer und fahre dann wieder nach Hause. Das würde mit dem Elektroauto gar nicht gehen.

Das haben Sie recht. Herr Röhrl, vielen Dank für das Gespräch und gute Heimfahrt aus Berlin!

Das Gespräch führte Wolfgang Kröger.