

Mit regenerativem Kraftstoff HVO auf dem Weg zur klimaneutralen Schifffahrt

- **Non-fossiler Diesel am Bodensee erhältlich**
- **Interboot will Bekanntheitsgrad von HVO erhöhen**
- **Podiumsdiskussion zu Chancen und Hürden der Dekarbonisierung am Bodensee bis 2040**

Friedrichshafen – Es ist ein hocheffizienter Kraftstoff, der weniger CO₂ ausstößt und vollständig aus Rest- und Abfallstoffen wie gebrauchten Ölen und Fetten hergestellt wird: Die Rede ist vom sogenannten Klimadiesel HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil). Längst marktreif könnte er von nahezu jedem Dieselmotor ohne Einschränkung verwendet werden. Die internationale Wassersport-Ausstellung Interboot will dazu beitragen, das Produkt vom 25. bis 29. September bekannter zu machen. Die Podiumsdiskussion „Dekarbonisierung am Bodensee – wie geht das bis 2040?“ mit Gesprächspartnern aus Politik, Wirtschaft und Wassersport wird zum Messeauftakt am Mittwoch die Chancen und Hürden der kommenden 16 Jahre aufzeigen. Dann nämlich soll die Schifffahrt auf dem Bodensee klimaneutral unterwegs sein.

Bestehende Infrastruktur an Tankstellen nutzen

In Deutschland, Österreich und der Schweiz grundsätzlich verfügbar, ist Klimadiesel in der Herstellung einige Cent teurer als herkömmlicher Diesel und kostet damit auch an der Säule mehr, da er trotz beschlossener Klimaziele weiterhin genauso hoch besteuert wird. Das sei vollkommen widersinnig, beklagen die Befürworter, zu denen auch Dr. Olaf Toedter vom Karlsruher Institut für Technologie KIT gehört. Eine staatliche Förderung im Sinne von Steuererleichterungen könnte viele Nutzer vom Gebrauch überzeugen. „Die bestehende Infrastruktur an den Tankstellen könnte ohne Umrüstung genutzt werden“, fordert Toedter die skeptischen Betreiber im Sinne der Umwelt auf, das Vertrauen der Endverbraucher aufzubauen, auch ohne Brief und Siegel. Denn: Motorenhersteller könnten aufgrund versicherungstechnischer und haftungsrechtlicher Fragen nicht ohne aufwendige Testverfahren grünes Licht für alle, vor allem ältere Maschinen verbriefen. „An Garantie und Gewährleistung

sowie die allgemeine Betriebserlaubnis knüpft der Gesetzgeber hohe Ansprüche“, erklärt Toedter und betont: „Außer ältere Vorkammer-Aggregate sollten alle Direkteinspritzer HVO ohne jegliche Nachteile vertragen.“ Dem pflichtet Günter Klaiber, Berater für Zukunftskraftstoffe, bei. Neben der enormen Einsparung an klimaschädlichem CO₂ senke der synthetische Diesel auch weitere Emissionen von Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC) und Stickoxiden.

Zwei Seetankstellen am Bodensee bieten regenerativen Kraftstoff an

Bei Ultramarin in Kressbronn wird schon seit 2023 nur noch „grüner Diesel“ angeboten, was die Kundschaft begrüßt, so Geschäftsführerin Sonja Meichle. Sie erwartet schnellstmöglich einen Vorstoß der EU, um die Umstellung konsequent voranzutreiben. Beide Arten können sogar beliebig gemischt werden und dafür sei keine Tankreinigung erforderlich – weder beim Anbieter noch auf den einzelnen Booten. Nachgezogen hat vor kurzem die Seetankstelle im Überlinger See in Wallhausen bei Konstanz. „Die Skipperinnen und Skipper sind begeistert, denn HVO raucht und stinkt nicht“, berichtet Betreiber Luis Wall. „Einige Eigner fahren uns seitdem gezielt an.“ Ihr Aufpreis von rund zwei Cent spiele nahezu keine Rolle, das Umweltbewusstsein der Wassersportler wachse spürbar. Weitere Pluspunkte des regenerativen Kraftstoffs: eine um ein bis zwei Dezibel geringere Geräuschbelastung bei der Verbrennung, zudem überzeugen die besseren Kälte- und Lagereigenschaften.

„Grüner Diesel“ noch nicht besonders nachgefragt

In der Schweiz wurde HVO trotz höherer ökologischer Anforderungen freigegeben und profitiert dadurch von einer geringeren Besteuerung. Allerdings sind bisher keine Seetankstellen bekannt, die HVO anbieten. „Die breite Bevölkerung kennt das noch gar nicht“, bedauert Thomas Gilgen, Produktmanager beim Lieferant New Prozess AG in Felben-Wellhausen, „obwohl es ein Quantensprung in der Versorgung ist.“ Nach einer Schätzung des Schweizerischen Bootbauer-Verbands ist der Anteil der dieseltreibenden Bootsmotoren im Lande allerdings deutlich geringer als der mit Benzin.

Auch in Deutschland fristet HVO noch ein Nischendasein, obwohl es seit Mai an allen Straßentankstellen frei verkauft werden darf. Mitte September erfolgte in Hamburg bei der Holborn Europa Raffinerie der Spatenstich für eine GDP (Green Diesel Production), die erste marktrelevante Herstellung in Deutschland.

Ab 2027 sollen hier jedes Jahr 220.000 Tonnen fließen. Der italienische Großproduzent ENI hat eine Produktionsanlage in Afrika gebaut und zahlt sogar für Alt-Fette, so groß ist der Bedarf. Dort, wo die Sonne besonders zuverlässig und intensiv scheint, liegt nach Ansicht von Experten auch die Zukunft des synthetischen Superkraftstoffes, das bis auf geringe Mengen bislang am Markt noch fehlt, für eine vollständige Dekarbonisierung jedoch unerlässlich scheint. Es könnte mit Solarenergie produziert und mit vorhandenen Öltankern auch nach Europa transportiert werden. Vorreiter auf dem Automobilssektor ist der Sportwagenhersteller Porsche, der bereits eine Produktionsstätte in Chile vorangetrieben hat.

„Die Industrie ist beweglich genug, jederzeit aufzustocken“

„Technisch wäre die Herstellung von sauberem Treibstoff ohne weiteres möglich“, meint Nico Winkler vom Kemptener Energieanbieter Präg. „Es bedarf aber große Investitionen der heutigen Mineralölindustrie, die mit Subventionen angeschoben werden könnten.“ Winkler stellt sich der verbreiteten Ansicht entgegen, HVO stehe nur in Kleinstmengen und keineswegs ausreichend für eine Marktabdeckung zur Verfügung. Eine internationale Studie hat Angebot und Nachfrage des weltweiten Dieselbedarfs in der gesamten Mobilität verglichen und kommt zu dem Schluss, dass bereits 40 Prozent aller Selbstzünder klimafreundlich versorgt werden könnten. Winkler ist überzeugt: „Die Industrie ist beweglich genug, jederzeit aufzustocken.“

Bester Beweis ist das finnische Unternehmen Neste, das seine Kapazität von derzeit 5,5 Millionen Tonnen HVO pro Jahr durch den Ausbau einer Raffinerie in Rotterdam bis Ende 2026 auf 6,8 Millionen Tonnen steigern will. Neste wird auf der Interboot am Stand der Internationalen Wassersportgemeinschaft Bodensee (IWGB) informieren. Auch am IWGB-Umwelttag (Samstag, 28. September) wird das Thema synthetische Kraftstoffe mit Dr. Toedter als Referent erläutert.

Infos und Öffnungszeiten

Die Interboot 2024 findet vom 25. bis 29. September statt und hat täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet, die Interboard in Halle A5 von Mittwoch bis Freitag von 10 bis 19 Uhr. Tickets kosten online 14 Euro, unter der Woche gibt es außerdem ein vergünstigtes Nachmittagsticket ab 15 Uhr. Die Podiumsdiskussion mit dem

Thema „Klimaneutrale Bodenseeschifffahrt – geht das bis 2040?“ findet am 25. 9. von 12 bis 13 Uhr in Halle A3 statt.

Interboot-Homepage: <https://www.interboot.de/>

Folgen auf Instagram: <https://www.instagram.com/interboot.friedrichshafen/>

Folgen auf Facebook: https://www.facebook.com/interboot?locale=de_DE

Pressekontakt:

Mirja Raff, stellvertretende Leiterin Kommunikation, stellvertretende
Pressesprecherin

Tel.: +49 7541 708-318

E-Mail: mirja.raff@messe-fn.de

Über die Interboot

Jedes Jahr im September ist die Interboot die zentrale Plattform für die Branche in der Dachregion und hat die aktuellen Trends im Blick. Zahlreiche ausstellende Unternehmen präsentieren hier ihre Neuheiten zu den Themen Segelboot, Motorboot und Funsport. Außerdem gibt es eine breite Palette an Produkten und Zubehör zu erwerben. Auf der internationalen Wassersportmesse trifft sich die Community zum gemeinsamen Austausch. Neben zukunftsweisenden Themen wie Nachhaltigkeit, alternative Antriebsformen und E-Mobility, setzt die Interboot auch umfassend den Bereich Reise und Charter in Szene. Informative Vorträge, praxisorientierte Seminare und ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm komplettieren die Palette. Weitere wichtige Bestandteile sind der Messe-See und der Interboot Hafen. An beiden Standorten können Probefahrten unternommen und Trendsportgeräte getestet werden. Keine andere Wassersportmesse kann die Kombination aus Ausstellung in den Messehallen und aktivem Testen in diesem Ausmaß anbieten.

Über die Messe Friedrichshafen

Die Messe Friedrichshafen GmbH zählt zu Deutschlands führenden Messegesellschaften und ist im Vierländereck am Bodensee zu Hause. 1950 zur Wirtschaftsförderung der Region gegründet, hat sie sich als Veranstalter und Vermarkter von Freizeit- und Fachmessen weltweit einen Namen gemacht. Kongresse, Firmen- und Sportveranstaltungen sowie TV-Produktionen und Live-Konzerte ergänzen das breite Portfolio. Jedes Jahr zieht die Messe Friedrichshafen hunderttausende Besuchende und tausende von ausstellenden Unternehmen aus mehr als 100 Nationen an den Bodensee. Insgesamt bieten 87.500 m² Ausstellungsfläche verteilt auf zwölf Messehallen und zwei Multifunktions-Foyers sowie die beiden Freiflächen im Innenhofbereich mit 15.500 m² und dem Static Display mit 20.000 m² einzigartige Nutzungsmöglichkeiten für erlebnisreiche Messetage zur Verfügung. Das kompakt konzipierte Messegelände mit Messe-See in direkter Nachbarschaft zum Flughafen sowie Hallen mit Hangar-Toren vielfältige Nutzungsvarianten.