

## HVO-VORREITER

Von links: Karl-Heinz Kreis (Lugstein), Andreas Steiner (Leikermoser), Franz Leikermoser, Günter Graf (Pappas), Rupert Wallinger jun. (Wallinger & STM Transporte) und Hannes Hofer (Salzburger Sand- & Kieswerke).



P8 Marketing GmbH

## CO<sub>2</sub>-NEUTRALER DIESEL-KRAFTSTOFF

# Was kann HVO?

*In Salzburg sind die ersten Transportunternehmen mit HVO unterwegs. Was kann der aus nachwachsenden Rohstoffen synthetisch hergestellte Kraftstoff?*

**H**ydrotreated Vegetable Oils, wie sie exakt heißen, sollen grundsätzlich einmal dieselbe Wirkungsweise wie herkömmlicher Diesel besitzen, aber wesentlich weniger Schadstoffe emittieren: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß werde um bis zu 94 Prozent reduziert. Feinstaubemissionen um bis zu 33 Prozent und Kohlenmonoxid um bis zu 24 Prozent, heißt es beispielsweise von der Leikermoser Energiehandel GmbH, die kürzlich drei ihrer Kunden aus der Transportwirtschaft in den Vordergrund rückte: Die Salzburger Sand- und Kieswerke sowie Lugstein stellen ihre Flotten teilweise auf HVO um, Wallinger sogar zur Gänze. Die Betankung mit HVO100 Renewable Diesel für den Schwertransport erfolgt an den betriebseigenen Tankstellen, die durch LM Energy beliefert werden. Günter Graf, Geschäftsführer der

Pappas Holding, zeigt sich von dem Vorhaben überzeugt: „Als Partner für Transportunternehmer, Wirtschaft und Hersteller freut es uns sehr, Teil einer so zukunftsweisenden Kooperation zu sein. Alle Teilnehmer des HVO-Projekts von LM Energy sind langjährige und treue Kunden von Pappas, die wir gerne bei der Umsetzung einer CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrzeugflotte unterstützen.“ Der Großteil der Daimler Lkw-Motoren der neuesten Generation kann mit alternativen, sogenannten paraffinischen Dieselmotoren (inklusive HVO) nach EU-Norm EN 15940 betrieben werden.

### Keine teure Umrüstung

Die Herstellung des HVO100 Renewable Diesels, der bei den Lkw-Flotten zum Einsatz kommt, erfolgt laut den Leiker-

moser-Verantwortlichen ausschließlich aus nachwachsenden Rohstoffen (tierischen Fetten, pflanzlichen Abfällen aus der Lebensmittelindustrie etc.). Dadurch werde nur jenes Kohlendioxid in die Atmosphäre freigesetzt, das vorher im Rohstoff gebunden wurde. Die chemische Struktur von HVO100 sei fast identisch mit der von herkömmlichem Diesel, weswegen er in sämtlichen Verbrennermotoren eingesetzt werden kann: Von Lkw und Bussen über Baumaschinen und Pistengeräten bis hin zu Pkw. Auch auf den Motor selbst soll HVO positive Auswirkungen haben: Die hohe Zündwilligkeit (Cetanzahl) erzeuge einen zusätzlichen Leistungsschub und Sorge für eine sauberere Verbrennung, was wiederum die Rußbildung in Antriebs- und Abgasystemen um circa 33 Prozent reduzieren soll. „Um Klimaschutzmaßnahmen langfristig umsetzen zu können, müssen sie sowohl ökologisch als auch ökonomisch effizient sein“, sagt Franz Leikermoser. Der einzige Weg dorthin seien seiner Meinung nach technische Innovationen, wie beispielsweise HVOs. „Der Verbrauch von 10.000 Litern HVO100 Renewable Diesel ermöglicht eine Einsparung von ganzen 27 Tonnen CO<sub>2</sub>“, betont der Leikermoser-Geschäftsführer, „im Vergleich zu konventionellem Diesel gibt es keine nachweisbaren Unterschiede hinsichtlich des Verbrauchs oder der Leistung. Ein weiterer entscheidender Vorteil von HVOs ist, dass ihr Einsatz weder eine Umrüstung bestehender Motoren noch der Tankinfrastruktur voraussetzt. Aus diesem Grund planen wir auch, unser Angebot mit HVO100 Renewable Diesel im Bundesland Salzburg auszubauen und an weiteren Standorten anzubieten.“



**UMSTIEG** Einige Salzburger Transporteure beschreiten den CO<sub>2</sub>-neutralen Weg mit HVO.