

# Eine saubere Sache

Mach aus Erdgas Dieseltreibstoff, und der Motor rußt nicht mehr, ist sparsamer und läuft fast geruchslos: Das Raffinerieprodukt „Gas To Liquid“, kurz GTL, ist vielen Bootsfahrern schon aus den Niederlanden bekannt. Jetzt bietet der Bremer Mineralölhandel (BMÖ) sein GTL nicht nur in der Windhukstraße 1, sondern auch an seinen beiden Bremer Tankstellen am Hellweg-Zentrum an der Stremmannstraße und am Weserpark an. Zu Wasser bekommt man GTL ab sofort an der Bootstankstelle des Wassersport-Zentrums Oberweser.



Super, jetzt gibt's auch GTL: Ab sofort können Bootsfahrer in Bremen das Raffinerieprodukt „Gas To Liquid“ an der Bootstankstelle im Wassersport-Zentrum Oberweser tanken.

(Foto: Kölling)

**D**er Diesel-Kraftstoff der Zukunft.“ So bewirbt das Wassersport-Zentrum in Hemelingen das Angebot des praktisch schwefel- und aromatenfreien Shell GTL Fuel. Es sei wasserklar, nahezu geruchslos, habe die hohe Brennwert-Cetanzahl 75 bis 80. Und GTL ist ungiftig, biologisch abbaubar und hat ein gutes Kälteverhalten, so dass es auch mit dem Wintertank keine Überraschungen gibt. „Es gibt einfach keine Ablagerungen mehr im Tank. Und von kleinen Booten berichten uns die Besitzer, dass es auch keine Verrußungen wie früher mehr gibt“, sagt Britta Blume, die bei BMÖ für die GTL-Vermarktung zuständig ist. Sie würde sich wünschen, dass noch mehr Bootstankstellen den neuen GTL-Kraftstoff in ihrem Angebot aufnehmen würden: „Wir haben viele Anfragen auch von großen Yachten, können da aber wegen der gesetzlichen Bestimmungen nicht einfach so mit dem Tankwagen mal eben an die Kaje fahren und denen helfen.“

Die gesetzlichen Bestimmungen sind es auch, die das Tanken von GTL an den BMÖ-Tankstellen etwas komplizierter machen als bei herkömmlichem Diesel: Die Tanker müssen nachvollziehbar sein, weshalb BMÖ seinen GTL-Kunden schlicht die Tankkarten für Dauerkunden übergibt. Wer nur einmal Probefahren möchte, kann sich einen Chip zum Freischalten der GTL-Säule im Tankshop gegen Hinterlegung seiner Personalien besorgen. Britta Blume: „Das hört sich nur kompliziert an, wird sich aber einspielen.“

Man habe lange über das richtige Verfahren nachgedacht und ob der Versuch einer Markteinführung in Bremen angesichts der behördlichen Auflagen überhaupt Sinn mache. Blume: „Aber die Leute wollen es. Und GTL kann jetzt helfen, die existierenden Dieselmotoren mit reduzierten Emissionen zu betreiben. GTL ist massentauglich. Und uns ärgert es, dass uns Steine in den Weg gelegt werden, wenn wir so eine vernünftige Zwischenlösung weiterbringen wollen.“

Der umweltfreundliche Treibstoff GTL des Bremer Mineralölhandels ist jetzt auch an der Bootstankstelle im Wassersport-Zentrum Oberweser zu haben

Positiven Beispiele lassen sich laut Britta Blume schon auf dem Fluss bestaunen: Zweimal in der Woche wird die Wasserschutzpolizei in Bremerhaven mit dem GTL-Tankwagen angefahren, einmal in der Woche die Weserfähren der Querung Nordenham-Bremerhaven mit ihren riesigen Tanks. Und auch bei der Fährgesellschaft Bremen-Steindingen (FBS) läuft mit der „Vege sack“, Baujahr 1992, das älteste Schiff schon eine ganze Weile mit dem synthetischen GTL-Diesel.

Rasmus Schwandt ist bei der FBS der Technische Betriebsleiter und hört von den Kollegen auf dem Schiff immer wieder von deren Eindruck, dass der neue Treibstoff deutlich weniger rußt und so gut wie nicht mehr riecht. Schwandt hat aber auch Abgasmessungen vor und im

GTL-Einsatz gemacht und sagt dazu: „In den wissenschaftlich begleiteten Messungen bei uns lassen sich die Unterschiede nicht so deutlich feststellen.“ Das liege wahrscheinlich am Fahren im „Teillastbereich“, der bei Fahren typisch sei. GTL habe seine Stärken eher dann, wenn ein Motor dauerhaft unter Vollast laufe. Schwandt: „Und bei uns spielen andere Variablen stärker in das Ergebnis von Abgas-Messungen oder Verbrauch hinein als ein paar Prozentpunkte CO<sub>2</sub> oder Ähnlichem weniger durch den Kraftstoff.“ Er nennt Wetter, Welle, Wind und Strom und das Fahrverhalten jedes einzelnen Fährkapitäns.

Trotzdem ist auch FBS-Betriebsleiter Schwandt als Diplomingenieur dafür, weiter GTL zu tanken. Er spricht auch von einem geringfügig gesenkten Spritverbrauch. Dem stehen aber auch die höheren Kosten im Preis gegenüber: Laut Britta Blume zahlt man an der Zapfsäule im Schnitt 20 Cent mehr pro Liter GTL im Vergleich zum herkömmlichen Diesel. Blume: „Aber gerade auf dem Wasser muss man natürlich den Umwelteffekt im Auge haben: Selbst wenn einmal etwas GTL ins Wasser gelangen sollte, passiert praktisch nichts.“

(Volker Kölling)