

# GTL: Mehr Power, weniger Schadstoffe

Mehr Leistung, leiser, fast geruchslos und viel sauberer und damit besser für die Luft als herkömmlicher Dieselmotoren: GTL heißt die Bezeichnung eines synthetischen Antriebsmittels, das auch für Bootsdiesel nur Vorteile zu haben scheint. In den Niederlanden ist der aus Erdgas gewonnene Kraftstoff schon an Bootstankstellen zu bekommen. Der Bremer Mineralölhandel mit Sitz und Tankstelle an der Windhukstraße 1 will jetzt GTL auch in Norddeutschland bekannter machen.



Britta Blume und Ronald Rose zeigen den klaren GTL-Kraftstoff und den herkömmlichen Diesel in brauner Färbung.

Foto: Kölling

**R**onald Rose ist Überzeugungstäter: Der Geschäftsführer des Bremer Mineralölhandels (BMÖ) über den neuen Wunderkraftstoff. Rose segelt selbst in den Niederlanden und hat sich dort immer wieder fragen lassen müssen, warum es GTL eigentlich nicht auch in Deutschland flächendeckend zu tanken gibt: „Da muss man dann über die komplizierten deutschen DIN-Normen reden, wenn man doch eigentlich nur diesen Kunden Recht geben möchte.“ Immerhin die Bootstankstelle des YC Accumersiel hat BMÖ inzwischen als festen Abnehmer für GTL gewinnen können. Rose: „Die haben einen 10.000-Liter-Tank und beziehen das GTL im Ankauf von uns 10 Cent im Preis über dem von normalem Bootsdiesel.“ Die Erfahrungen der Nordseebootfahrer dort seien durchweg positiv, so Rose und lässt sich das auch von seiner Assistentin Britta Blume bestätigen. „Es kommen ständig weitere Freigaben von Motorenherstellern dazu: Bei Euro-Vier- und Euro-Fünf-Dieseln ist es komplett unbedenklich, und Mercedes hat für seine Euro-Sechs-LKW auch gerade Freigaben rausgegeben“, zählt Britta Blume auf.

Woher kommt GTL? Wie wird es hergestellt? Rose geht geschichtlich in die 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurück, als die sogenannte Fischer-Tropsch-Synthese erfunden wurde: „Es ging damals um Rohölersatz und der Frage in Zeiten der Rohstoffknappheit, wie man aus Kohlegas Benzin gewinnen könnte.“ Eine ganze Weile sei das aufwändige Verfahren in der Versenkung verschwunden, bis Südafrikaner die erste Raffinerie für das Gas-To-Liquid-Verfahren mit Erdgas als Ausgangsstoff gebaut hätten.

Rose hält mit Britta Blume zwei Glasbehälter ins Licht. Einer enthält die bräunliche Flüssigkeit herkömmlichen Diesels, der andere glasklares GTL: „Im Raffinierprozess entweichen die flüchtigen Stoffe. Weil kein Rohöl die Basis bildet, enthält es eben gar keine Bitumen und keine Schwebstoffe.“ Shell stellte schnell fest, dass auch die Schmiereigenschaften des neuen Stoffes die von klassisch gewonnenen Motorölen bei weitem übertreffen und produzierte zuerst seine Helix-Produktpalette synthetischer Motoröle aus GTL. Rose: „Man könnte durch das Verfahren auch normalen Ottokraftstoff herstellen. Aber das passiert noch nicht in großem Stil. Aber etwa im V-Power-Diesel ist es auch schon GTL drin.“

Zwischen 75 und 80 liegt der Cetanwert von GTL. Der sagt etwas über die Zündwilligkeit des Kraftstoffs für die selbstzündenden Die-

selmotoren aus, vergleichbar mit der Oktanzahl bei Ottokraftstoffen: Ein hoher Wert ist demnach gut. Standarddiesel kommt auf einen Cetanwert bei 52. Man spüre die Leistungssteigerung, sagt Rose, der mit GTL sogar sein Auto tankt: „Außerdem sinkt der Verbrauch um etwa einen Liter auf hundert Kilometer bei diesen Einspritzanlagen, die den

Kraftstoff auch erkennen können.“ Und leiser würden die Motoren durch die perfekte Schmierung auch.

Rose fährt Volvo, und Volvo Penta habe schon Freigaben für GTL ausgesprochen. Andere Motorenhersteller prüften den Kraftstoff gerade, weiß Britta Blume. BMÖ hat 36 firmeneigene Tankstellen, an denen Rose GTL gerne bald anbieten würde. Vorher steht Über-

zeugungsarbeit: Mit der Fährgesellschaft FBS, aktiv an den Weserquerungen Vegesack-Lemwerder, Blumenthal-Motzen und Farge-Berne, steht BMÖ kurz vor einem weiteren Pilotprojekt. Die Bremer Straßenbahn-AG hat einen Vorstoß von BMÖ nach Rosens Worten letztlich abgelehnt, obwohl der technische BSAG-Vorstand zunächst ganz angetan war. Rose: „Das war wohl eher eine politische Entscheidung, weil der scheidende Senator Lohse gerne auf E-Busse umsteigen möchte. Die schnelle Reduktion des Schadstoffausstoßes ihrer Busflotte steht da wohl nicht mehr so im Fokus.“

Denn der Umstieg auf GTL ist tatsächlich einfach, garantiert auch Shell nach zahlreichen Pilotprojekten mit Verkehrsbetrieben und Schifffahrtlinien: Man tankt GTL und verringert etwa die Kohlendioxid-Emission schwerer Nutzfahrzeuge wie Euro-Fünf-Bussen um bis zu 22 Prozent. Stickoxide werden um 5 bis 37 Prozent je nach Motortyp verringert. Schwefel ist in GTL ohnehin nicht drin. Das synthetische GTL ist biologisch abbaubar, nicht giftig und hat auch noch ein gutes Kälteverhalten. Rose: „Und bei Booten ist auch noch die viel bessere Lagerfähigkeit im Vergleich zu Diesel wichtig: Jeder Diesel enthält durch den Biodieselteil auch Luftfeinschlüsse, durch die es bei langer Lagerung zu ungewollter Pilzbildung kommen kann.“ GTL kann demnach nicht umkippen.

Die Nachfrage, wird wachsen, glaubt Rose. Britta Blume bestätigt das mit dem Blick hinüber zur Hoftankstelle in der Windhukstraße: „Da standen im vergangenen Sommer immer häufiger Leute mit ihren Trailerbooten auf den Anhängern, um hier GTL zu kaufen. Das spricht sich herum.“

(Volker Kölling)

Wunderdiesel überzeugt mit seinen Eigenschaften immer mehr Bootseigner