



Die „GAS 92“ zählt zu den Schiffen der Flotte von HGK Shipping, die für die Betankung mit dem Biokraftstoff HVO100 prädestiniert sind.



HGK Shipping

HVO-ready, und nun?

Ein Kraftstoff, der fossilen Diesel ersetzt, ohne Motoren oder Infrastruktur umrüsten zu müssen – HVO100 klingt wie die perfekte Lösung für eine klimafreundlichere Binnenschifffahrt. Erste Tests zeigen vielversprechende Ergebnisse. Doch warum bleibt der große Durchbruch bisher aus?

Eigentlich klingt es wie die ideale Lösung, um die Binnenschifffahrt zu defossilisieren: der Kraftstoff HVO100, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen hergestellt wird. „HVO100 ist ein ‚Drop-in‘-Kraftstoff und kann anstelle von fossilem Diesel genutzt werden, ohne dass es Änderungen an der Infrastruktur oder den Motoren bedarf. Dies macht den Kraftstoff zu einer sehr effizienten Lösung für die Senkung der Treibhausgasemissionen in der Schifffahrt, wo alternative Lösungen rar sind und die Schiffe eine lange Lebensdauer haben“, ist Jörg Hübeler, Head of Market Development Transportation & Industry, Neste Renewable Products beim Hersteller Neste, überzeugt. Produkte wie etwa der Neste MY Renewable Diesel können zudem die Treibhausgasemissionen gegenüber fossilem Diesel über den Lebenszyklus des Kraftstoffs um bis zu 90 Prozent senken. „Um die Nutzung in diesem Sektor auszuweiten, wird es nun entscheidend sein, die Verfügbarkeit in den Häfen zu erhöhen, das Bewusstsein der Schiffsbetreiber zu schärfen und regulatorische Unterstützung zu erwägen, um die Preislücke zwischen HVO100 und fossilem Diesel zu schließen“, sagt Hübeler.

Nachweis erbracht

Ein Bewusstsein für die Vorteile von HVO100 hat beispielsweise das Unternehmen Kühne+Nagel Euroshipping, das bereits seit dem Frühjahr 2024 HVO100-ready ist. „Im Rahmen eines Projekts im April 2024 haben wir getestet, inwieweit wir HVO100 in unserer Flotte einsetzen können“, berichtet Geschäftsführer Alexander Ochs. Die Motoren eines Großteils der Flotte sind nach Absprache mit den Herstellern für HVO100 freigegeben, auch die Versicherung gab grünes Licht. Eine planmäßige Überholung der Maschine war dann der Auslöser für den ersten Einsatz von HVO100 auf der MS „Westenwind“. Bei dieser Überholung wurden gleichzeitig der Tank und die Kraftstoffleitungen gereinigt, um optimale Voraussetzungen zu schaffen.

Die Kühne+Nagel Euroshipping führte im April 2024 fünf Fahrten mit HVO100 durch, die letzte davon im Mischbetrieb mit normalem Gasöl. Der Kraftstoff wurde in den Niederlanden in Dordrecht gebunkert. Das Ergebnis: „Die Testfahrten ergaben keine signifikanten Änderungen beim Verbrauch und der Einsatz von HVO100 hatte auch keine Auswirkungen auf die Technik“, resümiert Ochs. Auf der circa 1.430 Kilometer langen

Referenzstrecke zwischen Antwerpen und Linz ergab sich zudem eine Senkung der CO₂-Emissionen um 89,35 Prozent im Vergleich zum Einsatz von fossilem Gasöl, das heißt eine Einsparung von mehr als 36 Tonnen CO₂.

Trotz der Vorteile in Bezug auf die Nachhaltigkeit reagiert der Markt aufgrund der Mehrkosten verhalten, da HVO100 nach wie vor teurer ist als fossile Alternativen. Kühne+Nagel Euroshipping arbeitet mit Partikulieren, deren Schiffe unter Umständen nicht mit HVO100 fahren können. Daher bietet das Unternehmen ein Bilanzierungsmodell an. „Wir legen gegenüber unseren Kunden offen, welchen Anteil ihrer Volumen wir rechnerisch mit HVO100 transportieren und wie viel CO₂-Emissionen dadurch eingespart werden können“, erklärt Ochs. Derzeit laufen Gespräche mit verschiedenen Kunden, doch bisher gab es noch keinen Auftrag mit HVO100-Einsatz. „Wir haben nachgewiesen, dass der Einsatz von HVO100 funktioniert. Ich bin aber optimistisch, dass mit steigenden Anforderungen an die Nachhaltigkeit und sinkenden Preisen das Interesse bei den Kunden zunehmen wird“, sagt der Geschäftsführer.

Bei HGK Shipping hält man sich beim Thema HVO100 noch etwas bedeckt. Im April 2024 begrüßte das Unternehmen in einer Pressemitteilung die HVO100-Zulassung „als sinnvolle Übergangslösung für die Binnenschifffahrt“. Um den Preisunterschied zwischen HVO100 und fossilem Diesel ausgleichen zu können, schlägt Steffen Bauer, CEO der HGK Shipping, eine befristete Steuerentlastung vor, bis sich der HVO-Preis an den Dieselmotorkraftstoff angeglichen hat. Parallel dazu sollten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen im Bereich der Brennstoffzellentechnologie dauerhaft und gezielt gefördert werden. HGK Shipping kündigte in der Pressemeldung an, bereits Kontingente des Kraftstoffs erworben zu haben, um Teile ihrer Flotte künftig ausschließlich mit HVO100 betanken zu können. Auf Nachfrage der SUT zum aktuellen Stand nach einem Jahr erklärte Pressesprecher Christian Lorenz, dass sich das Unternehmen nach wie vor in der Testphase befindet und daher noch keine Ergebnisse mitteilen möchte.

Und wie sieht es auf der Seite der Anbieter aus? Avia verkauft die nicht fossile Dieselalternative unter dem Produktnamen Avia Next Diesel HVO100 sowohl für den Straßenverkehr als auch für die Binnenschifffahrt. Akquisetätigkeit der Avia-Gesellschafter gehen dabei durchaus in Richtung erster Schifffahrtsbetriebe, wobei Einsatzmöglichkeiten im ersten Schritt insbesondere mit bereits bestehenden Kunden erörtert werden, erklärt das Unternehmen auf Nachfrage der SUT. Allerdings fahren bis heute keine Binnenschiffe mit Avia Next Diesel HVO100. „Aufgrund bislang nur geringer Aktivitäten sehen wir einerseits weiterhin und prinzipiell gute Voraussetzungen, Avia Next Diesel HVO100 in der Binnenschifffahrt einzusetzen, andererseits lassen die wenigen Kundengespräche bislang keine Aussage zu, wie die Branche der Binnenschiffer insgesamt zu der Kraftstoffalternative steht“, erklärt Marketingleiter Josef Grünberger und ergänzt: „Ebenso können wir tatsächliche Hindernisse für den Einsatz von HVO100 im Segment Binnenschifffahrt bisher nicht identifizieren. Eine Chance, dass HVO100 in der Binnenschifffahrt als Kraftstoffalternative mindestens als Brückentechnologie zum Einsatz kommt, sehen wir jedoch durchaus gegeben.“

Im Interview mit der SUT Ende 2024 verriet Hoyer-Marine-Geschäftsführer Michael Meyer, dass derzeit viele Reeder den

Markt hinsichtlich Verfügbarkeit und Kosten von HVO100 abklopfen. Allerdings sei in Deutschland insbesondere der Kostenpunkt ein Thema, da Unternehmen HVO nur vollversteuert anbieten können. In Nachbarländern wie den Niederlanden oder Dänemark liegt der Preis mit 80 Cent teilweise einen Euro unter dem vollversteuerten HVO100-Preis von 1,80 Euro in Deutschland. Diese Preisdifferenz sei wirtschaftlich nicht vertretbar.

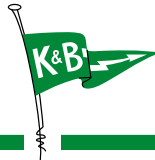
Meyer bringt einen weiteren Punkt an, der den Markthochlauf von HVO100 in der Binnenschifffahrt hindert: die fehlende Infrastruktur. „Ein Unternehmen, das HVO in Deutschland vertreibt, muss natürlich einen Tank dafür bereitstellen. Das bedeutet erst einmal immense Kosten und so gut wie keinen Absatz, bis das Geschäft irgendwann ins Rollen kommt“, erklärt Meyer. Daher seien viele Anbieter hinsichtlich einer Umstellung im Moment eher skeptisch. Sobald die steuerlichen Thematiken aus der Welt wären, würde die Umstellung aus seiner Sicht jedoch nicht lange dauern.

Fazit

Die Vorteile von HVO100 für die Binnenschifffahrt sind unbestritten: hohe CO₂-Einsparungen und einfache Integration. Doch wirtschaftliche Hürden, regulatorische Fragen und fehlende Infrastruktur bremsen die breite Einführung. Mit gezielten politischen Maßnahmen und wachsendem Nachhaltigkeitsdruck könnte HVO100 perspektivisch dennoch eine entscheidende Rolle für die Branche spielen.

Annika Beyer

Anzeige



Kadlec & Brödlin GmbH
 SCHIFFSELEKTRIK | ELEKTRONIK
 KOMMUNIKATION | NAVIGATION

Bis zu 80% Förderung für
automatische Bahnführungssysteme...



argonics
argoTrackPilot



ALPHATRON
AlphaRiverTrackPilot

...und Brückenanfahrwarnsysteme

Bridgescout®
by SENSORMARITIME

Krausstraße 21
 47119 Duisburg
www.kadlec-broedlin.de

Tel.: +49 (0) 203 / 47 995 -0
 Fax : +49 (0) 203 / 47 995 -10
info@kadlec-broedlin.de