

SaarForst gibt Gas statt Benzin

25 umgerüstete Dienstfahrzeuge für die Förster

Mit der Umrüstung von 25 neueren Dienstfahrzeugen auf Autogas-Betrieb will der landeseigene Landesbetrieb SaarForst einen Beitrag zur Minderung des Kohlendioxid-Ausstoßes leisten. Mit der Anschaffung soll, so heißt es aus dem zuständigen Landesumweltministerium, der Betrieb seiner Verantwortung als ökologisch und nachhaltig wirtschaftende Einheit und als Teilnehmer am Umweltpakt Saar gerecht werden. Damit erhöht sich die Zahl der kommunalen und staatlichen Betriebe, die auf den Alternativkraftstoff Nr. 1 setzen.

Im Rahmen eines Presse-termins in der Zentrale des Landesbetriebes in Saarbrücken stellten Umweltminister Stefan Mörsdorf und der Leiter des SaarForst Landesbetriebes, Michael Klein, die modernisierte SaarForst-Dienstwagenflotte vor.

„Ich freue mich und danke der Behörde, dass sie diesen Schritt getan hat und einen Teil der Dienstwagen-Flotte auf den Betrieb von Autogas umgerüstet hat. Pro Jahr bleiben Natur und Umwelt durch die Gas-Umrüstung der Fahrzeuge insgesamt etwa 15 t Kohlendioxid erspart. Damit leistet der Betrieb nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Verminderung des Kohlendioxid-Ausstoßes, sondern auch einen wesentlichen Sparbeitrag für die Geschäftsbilanz, denn durch den sparsamen Verbrauch des Autogases kann SaarForst Betriebskosten und bares Geld einsparen. Die Kosten für die Umrüstung haben sich schon in spätestens zwei Jahren amortisiert“, so Umweltminister Stefan Mörsdorf. Nach allgemeinen Marktinformationen, weiß auch der Minister, hat sich die Zahl der Autogasfahrzeuge 2007 nahezu verdoppelt. Und auch 2008 dürfte dieser Trend anhalten. Die Vorteile von Autogas lägen auf der Hand, so der Umweltminister: Autogas sei deutlich



Die neu umgerüsteten Peugeot-Fahrzeuge ziert das Logo des Landesbetriebes.



Die neue Flotte des SaarForst-Betriebes in Reih und Glied.



Gleich mehrere Forstleute waren bei der Übergabezeremonie anwesend.

billiger als Benzin und Diesel. Auch der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) hat sich jüngst zur Reichweite geäußert: Mit einem Liter Flüssiggas komme man etwa so weit wie mit einem Liter Benzin, das dann aber mehr als doppelt so teuer sei, so ein Sprecher des ADACs.

SaarForst nutzt mehrere Dienstwagen

Die Behörde betreibt aufgrund ihrer Aufgabenstellungen in der Fläche – 40 000 ha Staatswald und rund 8000 ha betreuter Nicht-Staatswald – eine Reihe von Dienstwagen für Revierleiter, Forstwirtschaftsmeister und Forstwirte. Die neueren Fahrzeuge (Peugeot Partner) wurden jetzt umgerüstet. Vor der Entscheidung für einen Einbau hat sich der Betrieb davon überzeugt, dass ein wachsendes Netz an Zapfsäulen im Saarland flächendeckend vorhanden ist.

Die umgerüsteten SaarForst-Fahrzeuge fahren im Jahr durchschnittlich rund 20 000 km. Unter Berücksichtigung der Umrüstungskosten und des günstigeren Kraftstoffpreises dürften sich die Kosten der Umrüstung in etwa zwei Jahren amortisiert haben, schätzt das Ministerium. Am zusätzlichen positiven Effekt für die Umwelt sei der insgesamt verminderte Schadstoffausstoß von mit Flüssiggas betriebenen Fahrzeugen gegenüber Benzinern hervorzuheben, so die Behörde: etwa 20% weniger Stickoxide, 50% weniger unverbrannte Kohlenwasserstoffe und bis zu 18% geringerer Kohlendioxid-Ausstoß.

Staatssekretär Jost de Jager bei Greencar in Itzehoe

Sparsam und umweltschonend mit den Brummis in die Städte

Großvolumige Diesel-Motoren waren bisher auf den Einsatz von Autogas nicht ausgelegt. Ohnehin erschien der Umbau zu aufwendig – zu groß die Tanks, die für lange Fahrten „mitgeschleppt“ werden mussten. Dass dies letztlich doch funktioniert, zeigt die Firma Greencar in Itzehoe, deren technischer Leiter Dragan Popov gleich zweimal vor hochrangigen Vertretern aus dem schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium Anschauungsunterricht gab. Das Geheimnis der sparsamen Fahrweise von Lkws mit Autogas-Antrieb heißt „sequentielle Gaseinblasung“, aber die Sammelbezeichnung für die Technologie klingt noch schöner: Cleantech.

Nach Dr. Bernd Roß (Referatsleiter) und Dr. Gustav Sauer (Ministerialdirigent) vom Referat Technologiepolitik kam nun Staatssekretär Jost de Jager, um sich von der Marktreife des Produktes zu überzeugen. Aber nicht allein deshalb kam er. Auch eben wegen der klimafreundlichen „Cleantech“-Technologien, die sich nach seinem Willen verstärkt in Schleswig-Holstein ansiedeln sollen. Ihre vermehrte Produktion soll vom

Innovationszentrum IZET, in dem die Firma Greencar ihren Sitz hat, vorangetrieben werden. Basis für diese Entwicklung soll ein Kompetenzzentrum sein, das in Anwesenheit des hochrangigen Beamten eingeweiht wurde.

Laut Ingo Börner, Geschäftsführer von Greencar, verfüge sein Unternehmen über eine „weltweit einzigartige, patentierte Technik im Bereich der Flüssiggas-Motoren-Technologie“, die mit Partnerfirmen

und den Fachhochschulen Heide (Elektrotechnik) und Flensburg (Motorenteknologie) weiterentwickelt wurde. Auch diese Zusammenarbeit solle ein übergeordnetes Büro, das sich mit sauberen Energien beschäftigt, weiter befördern, so der Experte. Schon jetzt zeige sich, dass weitere Unternehmen bereit seien, sich vor Ort anzusiedeln.

Zielgruppen sind der ÖPNV und Spediteure

Zielgruppe der Greencar-Produkte seien zum einen Firmen des Öffentlichen Personennahverkehrs, zum anderen Spediteure. Das Interesse auf beiden Seiten sei vorhanden, so Börner, der fünf Mitarbeiter und Franchise-Nehmer in Heide, Eckernförde, Ungarn und Rumänien beschäftigt. Die „Pinneberger Verkehrsbetriebe“ setzen bereits den weltweit ersten Linienbus mit „Greentec“-Motor ein. Als ein weiterer Interessent wurden auf dem Treffen die Wiener Verkehrsbetriebe mit ihrer

Flotte von 600 Bussen genannt. Deren Vertreter Peter Wiesinger bezeichnete beim Treffen mit Dr. Bernd Roß den Nahverkehrsfuhrpark der österreichischen Landeshauptstadt als „umweltfreundlichste Busflotte weltweit.“

„Auf Sicht“ könne ein Fertigungswerk entstehen, wenn die Markteinführung des Motors weiter gut laufe, prognostizierte Staatssekretär Jost de Jager. Er lobte das entstehende übergeordnete „Cleantech“-Netzwerk, biete es doch „die Möglichkeit, in einer innovativen Region eine Technologieführerschaft aufzubauen in einer Verbrennungstechnik, die in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird.“ Der Staatssekretär sagte die Unterstützung des Ministeriums zu, auch für den wissenschaftspolitischen Bereich, nämlich die Kooperation mit den Fachhochschulen. Diese „besonders geglückte Form des Technologietransfers“ sei wegen ihres industriellen Kerns umso interessanter. Wann ein Werk entsteht, ist laut Börner „ganz massiv abhängig von der Reaktion des Öffentlichen Personennahverkehrs.“ Wenn eine Auftragszahl von 500 Motoren erreicht werde, brauche man nur ein halbes Jahr Vorlauf.



»»» Dragan Popov (links) erläuterte Jost de Jager (Staatssekretär im SH-Wirtschaftsministerium) (2. v. l.) und Manfred Ritzek (energiepolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion im schleswig-holsteinischen Landtag) die Greencar-Technik.



»»» Greencar-Geschäftsführer Ingo Börner erklärt interessierten Zuhörern Einzelheiten des Antriebsstranges.



»» » „Mit Flüssiggas leiser ans Ziel.“ Wer im Bus fährt, kann genau dies feststellen.

Der Umbau eines Motors von Diesel- auf Flüssiggas-Antrieb sei nach mehreren Jahren der Forschung nunmehr bei Greencar möglich (die „Flüssiggas“ berichtete mehrfach), erklärte Börner. Die meisten Probleme, den ursprünglichen Diesel-Motor mit Selbstzündung in einen flüssiggas-getriebenen Motor mit Fremdzündung umzuwandeln, seien gelöst. Insbesondere der Motorbetrieb gemäß Dieserverfahren mit Dieselsteuergerät, der auf Ottoverfahren mit Zündanlage und Gasmotorsteuergerät umgestellt werden musste, ist nun möglich.

Kernelement der Motor-Neuentwicklung (vgl. Flüssiggas 2/2007) ist die „sequentielle Gaseinblasung“, die die Voraussetzung für eine saubere Verbrennung ist. Diese ist wiederum notwendig, um die neuen Abgasnormen bei Feinstaub und CO₂ einhalten zu können.

Gerade hier kann der neue Motor stark punkten.

Die unabhängigen Messungen, die der TÜV Süd durchführte, sind eindeutig. Sowohl bei den CO-Werten, NO_x-Emissionen, unverbrannten Kohlenwasserstoffen (NMHC) und Partikeln liegt die Innovation klar unter den strengen EEV-Standards. Auch

der CO₂-Wert verbessert sich pro gefahrenem Kilometer, und zwar um rund 15 %.

Einige Neuentwicklungen wurden eingebaut

Bei der sequenziellen Einblasung hat jeder Zylinder eine eigene Einblasdüse, die eine genau berechnete Menge an Flüssiggas zuführt. Die Berechnung hierfür geschieht über ein elektronisches Steuergerät, das neu eingebaut wurde und den Einspritzventilen genau anzeigt, wie viel Autogas eingeblasen werden soll. Diese Berechnung erfolgt je Zylinder pro Umdrehung. Und auch der Zündzeitpunkt wird für jede Zündung einzeln berechnet.

An mehr als 50 Parametern orientiert sich das Steuergerät mithilfe von Kennfeldern und Systemparametern, um eine optimale Energieausbeute zu erzielen.

Einige der zu berechnenden Werte, die letztlich den Verbrauch bestimmen, sind die 4 Temperaturfühler für Luft, Autogas, Öl und Abgas, der Turboladerdruck, der Nockenwellensensor, die 2 Lambda-sensoren, die Motordrehzahl-Begrenzung, die Steuerung der Drosselklappe und viele, viele weitere.

Für die sequenzielle Gaseinblasung mussten verschie-



»» » Dragan Popov hielt vor den Besuchern des Events einen Vortrag.

dene Teile modifiziert oder ausgetauscht werden. Gerade im letzten Quartal 2007 konnten hier Entwicklungsdurchbrüche erzielt werden, insbesondere bei den Nockenwellen für den Gasantrieb, bei der Programmierung des automa-

tisierten Schaltgetriebes und beim grundsätzlichen Austausch- bzw. Veränderungskonzept für den Motor.

Das Problem der Tanks, deren Volumen wegen des höheren Verbrauchs größer



»» Auch Vertreter aus dem schleswig-holsteinischen (links) waren anwesend.

sein mussten als beim Diesel-Lkw, konnte ebenfalls gelöst werden, und zwar durch eine Unterflur-Konstruktion, bei der die 660-l-Behälter – ausreichend für 800 km Reichweite – von einer Wanne geschützt, anmontiert sind. Das Mehrgewicht gegenüber den Dieseltanks beträgt dabei lediglich 100 kg. Bei einer CNG-Flaschen-Konstruktion, die teilweise für die gleiche Reichweite zusammengestellt wurde, kam ein Mehrgewicht von 700 kg zustande, was den Verbrauch auf 154 l auf 100 km heraufkatapultierte gegenüber nur 70 l mit Autogas.

Um die Prozesse zwischen dem originalen Diesel-Steuergerät und dem neu eingesetzten Otto-Steuergerät zu synchronisieren, wurde eine eigens entwickelte Elektronik-Einheit, eine sogenannte G-Box, zwischengeschaltet. Als Zündkerzen kommen speziell für den Gasbetrieb entwickelte Modelle zum Einsatz.

Damit die Einblasung überhaupt funktioniert, musste in den Ansaugtrakt noch eine Drosselklappe integriert werden, weil ein Dieselmotor bekanntlich über die Menge des Kraftstoffes geregelt wird, die Nutzung als Ottomotor mit Flüssiggas macht aber eine Lastreglung notwendig. Im Kern wurden lediglich das Kurbelgehäuse sowie einige

Anbauteile wie Generator, Pumpen oder Anlasser aus einem konventionellen Actros-Diesel-Motor übernommen, sodass Greencar mit Recht von einer Eigenentwicklung spricht. Zudem muss – anders als bei Personenkraftwagen – nicht mehr auf die Ursprungsenergie für den Anlasser zurückgegriffen werden. Der Lkw ist auf monovalente Fahrweise ausgerichtet und erlaubt getriebeseitig das Schalten im 16-Gang-Schaltgetriebe. Weitere Teile, die für Leistung, Drehmoment und Abgasnormen relevant sind, wurden durch eigene oder partnerngelieferte Teile ersetzt.

Um eine kostengünstige und möglichst zügige Umrüstung eines Diesel-Motors gewährleisten zu können,



»» Als Anschauungsobjekt diente ein von Greencar umgerüsteter Flüssiggasbus.

hat Greencar einen Vertrag mit dem Lingener Motoreninstallateur Bücker + Essing unterzeichnet. Bestandteil des Dokuments ist die zertifizierte Umrüstung von großvolumigen Nutzfahrzeugmotoren über 12 t, die die Emsländer durchführen werden. Dank der Entwicklungsdurchbrüche und der Kooperation mit den Emsländern belaufen sich die Kosten pro Umrüstung auf 30000 Euro. Die Investition werde sich deshalb bereits nach zwei Jahren amortisieren, so Popov. Auch bei den Abgaswerten sei man „on top“. Bereits jetzt werde die strenge Euro-Norm 6 erzielt.

Durch die Umrüstung in den Werkshallen von Bücker + Essing soll die Lkw-Ausfallzeit für Speditoren und

Fuhrparkbetreiber auf etwa 2 Wochen begrenzt werden, sagte ein Sprecher von Greencar. Zudem können 3 Motoren täglich in den Hallen der Emsländer umgebaut werden. Zu den umrüstfähigen Motoren zählen der Daimler OM 457, der Daimler OM 501 und der MAN 2866. Weitere Motoren sind zum Umbau auf Flüssiggas-Antrieb in Vorbereitung.

Fazit

Vor dem Hintergrund der Einführung von Feinstaub-Plaketten ab dem 1. Januar 2008 ist der Motor von Greencar eine sinnvolle Alternative zur Partikel-Aufrüstung von Diesel-Lkws.

Neben den Motoren, die unter dem Label „Greentec“ angeboten werden, bieten die Itzehoer mit „Greensave“ eine gesonderte Prüfung der Motoren, inklusive Ersatzteil-Konzept und einem 24-Monate-Garantiezertifikat. Direkt daneben werden mit „Greengas“ praxisorientierte Lösungen für die Betankung angeboten (Tankstellen). Ein weiteres Produkt sind die „AD GREEN“-Dosiersysteme für Verteilerfahrzeuge und Betankungsanlagen. Sie ermöglichen die Veredelung des Autogases. Alle hier genannten Bereiche werden von Greencar parallel und kompakt vermarktet.

Dragan Popov

sieht unterm Strich mehrere gute Gründe für die Anschaffung von Bussen und Lkws mit Flüssiggasantrieb:

1. deutlich geringere Abgaswerte
2. um 15 % geringere CO₂-Werte
3. geringere Lärmemissionen
4. günstiger Preis für die Umrüstung aufgrund von Werksfertigung
5. niedriger Kraftstoffpreis: ca. 68 Cent (Mineralölsteuerbegünstigung)
6. Umbaumaßnahme ist steuerlich absetzbar
7. falls verlangt: niedrigere Autobahngebühren
8. Steuersicherheit: Mineralölsteuersatz für Autogas bis 2018 fixiert
9. niedrigere Kraftfahrzeugsteuer (weil monovalent)
10. Beantragung von Fördermitteln bei KfW-Bank (Mittel des ERP-Programms) möglich

OMV will sich auch bei Autogas verstärkt engagieren

Der Markt allein wird entscheiden

Die österreichische OMV will sich ebenso wie Aral verstärkt im deutschen Autogas-Markt direkt engagieren. Zwar ist die Anzahl der Tankstellen mit derzeit 25 noch recht bescheiden. Dies soll sich aber bald schon ändern, sagt die Konzernleitung. „Flüssiggas“-Chefredakteur Dr. Martin Steffan sprach mit Philip von Ceschi a Santa Croce, Leiter der Abteilung Special Products im OMV Großkunden-geschäft (Wien), über den Umfang des Engagements in Deutschland.

Frage: Wie viele Tankstellen in Deutschland will die OMV mit einer Autogas-Zapfsäule ausstatten? Und wie ist die Verteilung für Autobahnen und andere Standorte?

Ceschi: Derzeit bieten wir in Deutschland Autogas an ca. 25 Tankstellen an. Der Ausbau auf circa 80 bis 100 Tankstellen ist geplant. Die Mehrzahl der Zapfsäulen wird sich an OMV-gebrandeten Standorten befinden. Dort wo es Sinn

macht, werden wir natürlich Standorte an Autobahnen forcieren.

Frage: Warum schaltet sich die OMV direkt relativ spät im deutschen Markt ein, nachdem bereits gut 3200 Tankstellen von Flüssiggasversorgern beliefert werden?

Ceschi: Wir haben den Vorteil, dass unsere Standorte durch bestehende OMV-Tankstellen ja schon gesichert sind. Da-

durch haben wir nicht diesen enormen Zeitdruck, die besten Positionen erschließen zu müssen.

Frage: Auch ARAL will jetzt direkt in den deutschen Autogas-Markt einsteigen? Ist die zeitliche Nähe zum Engagement ihres Konzerns Zufall?

Ceschi: Es war immer klar, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis sich auch andere Produzenten entscheiden, Autogas anzubieten

Frage: Ist zu vermuten, dass auch andere sogenannte A-Gesellschaften Tankstellen mit Autogas beliefern werden?

Ceschi: Was den Bayrischen und Baden-Württember-

gischen Raum betrifft, könnte ich mir vorstellen, dass dieses Thema nun weitgehend abgeschlossen ist. Es stellt sich auch immer die Frage, wie die Tankstellen versorgt werden können. Dass hier integrierte Konzerne – wie die OMV mit den Raffinerien Burghausen und BayernOil – einen gewissen Vorteil haben, liegt auf der Hand.

Frage: Welche Entwicklung sehen Sie für den deutschen Markt? Wo und wann wird eine Sättigung in Bezug auf den Autogas-Tankstellensektor und den Autogas-Endverbrauchermarkt einsetzen?

Ceschi: Zurzeit bin ich sehr optimistisch, schon alleine



»» Groß und imposant liegt die Zentrale des OMV-Konzerns in der Wiener Altstadt.



»» In dunklem Blau sind die Zapfsäulen der Autogastankstellen gehalten.

deswegen, weil die Preise an der Zapfsäule für den Autofahrer niedrig und somit attraktiv sind. Unsere Absicht ist es, den aktuellen durch die Steuerbegünstigung bedingten Preisvorteil zu Ottokraftstoffen bei rund 50% zu halten. Letztendlich wird jedoch der Autofahrer bestimmen, wie viele Tankstellen mit Autogas-Zapfsäulen wo stehen werden. Eines zeichnet sich jedoch schon heute ab: Sogenannte „Hinterhof Tankstellen“ werden über kurz oder lang verschwinden.

Frage: Könnten sich durch die Belieferung eines großen Mineralölplayers wie OMV auch die Chancen verbessern, dass dadurch deutsche Automobil-Produzenten OEM- oder Werksfahrzeuge auf den deutschen Markt bringen?

Ceschi: Ein klares „JA“ der A-Gesellschaften zu Flüssiggas, wie Sie schon anfangs erwähnt haben, ist in jedem Fall ein positives Signal. Aber auch hier wird der Markt entscheiden. Wenn es die entsprechende Nachfrage gibt, werden die Automobil-Produzenten Flüssiggas-Fahrzeuge produzieren, wenn nicht, dann eben nicht. Wichtig ist, dass die Produzenten von Umrüstsätzen ihre Produkte konstant verbessern und die Umrüsbetriebe vernünftige Qualität anbieten.

Frage: Wo positioniert sich OMV bei den Alternativ-Kraftstoffen wie Erdgas und Autogas und bei den alternativen Kraftstoffen wie Bioethanol, Biodiesel und Pflanzenöl?

Ceschi: Erdgas hat die OMV seit 1996 im Netz und seitdem entsprechend der Marktentwicklung bei Erdgas-Fahrzeugen ihr Tankstellennetz erweitert. Zusätzlich speisen wir auch in einem Pilotprojekt Biogas ins Netz ein und verkaufen es über die CNG Tankstellen. Bioethanol und Biodiesel bieten wir bereits in mehreren Ländern,



»» Philip von Ceschi a Santa Croce, Leiter der Abteilung Special Products im OMV Großkundengeschäft mit Sitz in Wien.

den Kraftstoffen Benzin und Diesel beigemischt, an – auch E85 wird an einigen Standorten angeboten. Bei der Entwicklung von innovativen und umweltfreundlichen Kraftstoffen hat die OMV zweifellos eine Vorreiterrolle.

Frage: Wie stark engagiert sich die OMV in Österreich im Autogasbereich? Der Markt ist ja hier noch sehr unterentwickelt.

Ceschi: Autogas lebt wie viele andere alternative Kraftstoffe von der steuerlichen Behandlung und die ist bei Autogas in

verschiedenen europäischen Ländern sehr unterschiedlich. Das bedeutet, dass wir vorwiegend in jenen Ländern ins Autogastankstellennetz investieren, in denen die Rahmenbedingungen stimmen. In den anderen Ländern, wie zum Beispiel Österreich, stellen wir unseren Kunden ein „Grundnetz“ zur Verfügung, damit sie auch auf Reisen Autogas tanken können.

Mit diesem „Grundnetz“ gibt die OMV in jedem Fall dem Markt ein sehr positives Signal!

Frage: Wird sich OMV parallel bei Erdgas als Kraftstoff engagieren?

Ceschi: Wie bereits erwähnt, hat die OMV die erste Erdgastankstelle bereits 1996 errichtet. In jenen Ländern, in denen die Rahmenbedingungen stimmen und in denen es auch einen entsprechenden Bedarf von Kundenseite gibt, werden wir unser Netz bedarfsorientiert ausbauen.

Frage: Wo sehen Sie OMV in Bezug auf den Autogas-Tankstellensektor in 2 Jahren? Bleiben Sie nur in Süddeutschland aktiv?

Ceschi: In zwei Jahren werden wir den Ausbau unseres LPG-Tankstellennetzes abgeschlossen haben. Gute Stand-

orte werden überleben – andere werden aufgegeben werden. Als führender mitteleuropäischer Mineralölkonzern hat sich die OMV dafür entschieden, in ihrem Produktangebot auch diese saubere und kostensparende Kraftstoffalternative zu führen. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch Sicherheitsaspekte. HSEQ (Health, Safety, Environment, Quality) ist bei der OMV ganz oben angesiedelt. Unser Marktgebiet in Deutschland ist letztendlich durch die Standorte unserer Raffinerien bestimmt. Mit wenigen Ausnahmen, werden wir uns bei Autogas auf Bayern und Baden Württemberg konzentrieren.



»» In dunkelgrünem und dunkelblauem Ton wirken die Tankstellen sehr modern.

Beste Standorte für Autogasfahrer in Deutschland

Aral prescht vor: 100 eigene Tankstellen bis Ende 2008

ARAL, die größte der deutschen Tankstellengesellschaften mit rund 2500 Stationen, will 100 ausgewählte Standorte in Deutschland mit Autogas-Zapfsäulen ausstatten und sie selbst beliefern. Damit bekennt sich zum ersten Mal in Deutschland eine der sogenannten A-Gesellschaften mit einem offensiven Investitionsprogramm zum Alternativkraftstoff. Zwar gibt es schon ARAL-Tankstellen, die Autogas anbieten, der Lieferant ist aber immer ein Flüssiggasversorger. Mit der jetzt angekündigten Belieferung unternehmenseigener Tankstellen mit Flüssiggas schafft der Konzern eine durchgängige Wertschöpfungskette. Deshalb hat die britische Konzernmutter BP rund 7 Mio. Euro für Investitionen bereitgestellt.

Um die Eröffnung der ersten selbst belieferten Station in Selm hautnah mitzuerleben, ließ es sich BP-Global Autogas Manager Joe Corless nicht nehmen, live an diesem Ereignis teilzunehmen. Schließlich war er an der im Sommer 2006 getroffenen Investitions-Entscheidung nicht ganz unbeteiligt. „Wir glauben an den deut-

schen Markt“, lautete denn auch sein Grundsatz, der allen Prognosen nach zu urteilen absolute Berechtigung hat.

Das Votum pro Autogas wollen die ARAL-Verantwortlichen aber nicht als Abkehr von den rund 167 gebrandeten Erdgas-Tankstellen verstanden wissen. Nur das Tempo im Netzaufbau habe sich hier

abgeschwächt, erklärt Martin Mielke, Vertriebsleiter der ARAL-Tankstellen in Deutschland. „Wir sind nicht mehr in der Geschwindigkeit, in der wir in den vergangenen Jahren waren.“ Dafür verspreche das neue Geschäft mit Autogas „eine wirtschaftlich und ökologisch interessante Alternative“ zu den bestehenden Kraftstoffen zu werden.

Darum seien von ARAL „die Standorte ausgewählt worden, die das größte Potenzial versprechen.“

Begonnen werden soll mit dem Aufbau des Pools bei den rund 900 eigentümergeführten ARAL-Stationen. Genau bei ihnen, wo im Agentur-

geschäft bereits die Kraftstoffe – u. a. nun auch Autogas – geliefert werden, will der Konzern erstmal investieren. „Diese Tankstellen“, erläutert Nils Schöner, Autogas-Manager Deutschland, „liegen nicht an den ganz großen Routen, sollen eher den regionalen Verkehr mit dem Alternativkraftstoff versorgen.“ Dann im zweiten Schritt wolle man auf die Pächter zugehen, die Stationen an hochfrequentierten Straßen oder Ballungszentren betreiben.

Im letzten großen Schritt sind die Autobahnen dran. „Da wollen wir natürlich auch vom Transitverkehr zwischen Polen und den Niederlanden profitieren. Entsprechend werden wir die Standorte auswählen“, so Schöner.

Obwohl die größte deutsche Tankstellenmarke mit eigenem Engagement etwas spät in den deutschen Markt kommt, sieht sich der Kraftstoffexperte, für den die Stelle des Autogas-Managers Deutschland neu geschaffen wurde, auf gutem Weg. „Es war ein gewisser Pro-



»»» Martin Mielke, Vertriebsleiter der ARAL-Tankstellen in Deutschland, war froh, dass der Startschuss für die 100 Tankstellen in Selm fiel.

Aktuell . . .

gibt es in Deutschland rund 3300 Autogastankstellen und circa 200 000 Fahrzeuge. Europaweit sind es circa 20 000 LPG-Stationen und etwa 4 Mio. Autogasfahrzeuge. Ein flächendeckendes Tankstellennetz haben die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Polen und Tschechien.

Interview mit **Joe Corless**, Global Autogas Manager, BP LPG, Sumbury-on-Thames, Großbritannien

Frage: Herr Corless, der deutsche Autogas-Tankstellenmarkt hat bereits um die 3200 Stationen. Warum kommen Sie mit Aral so spät auf den deutschen Markt?

Corless: Für uns war im vergangenen Jahr die Steuergleichstellung das entscheidende Signal, dass wir uns hier in Deutschland in diesem Bereich engagieren müssen. Grundsätzlich war und ist BP immer interessiert, den Einsatz umweltschonender Kraftstoffe zu fördern und dem Bedürfnis der Autofahrer nach günstigem Sprit entgegenzukommen. Diese drei Gründe: Umweltfreundlichkeit, niedrige Steuern und Kundennachfrage sind die Säulen, auf denen wir unser Autogas-Engagement aufbauen.



Frage: Welche sind für Sie als Global Autogas Manager die wichtigsten BP-Märkte?

Corless: Die wichtigsten Märkte ihrer Wertigkeit nach sind Türkei, Polen, die Niederlande, Großbritannien, Portugal, dann auch Australien und Frankreich.

Frage: In vielen Autogas-Staaten stagniert der Absatz bzw. ist leicht rückläufig. Wie verhält sich BP in dieser Situation global gesehen?

Corless: Das ist für uns kein Problem. Während der Absatz in einigen Staaten tatsächlich leicht rückläufig ist, wachsen andere Märkte dagegen. Deutschland zählt zu diesen Wachstumsmärkten, von denen wir auch profitieren wollen.

Frage: Sehen Sie sowohl in Deutschland als auch in anderen Staaten eine aufkeimende Konkurrenz zwischen Autogas und neu auf den Markt kommenden alternativen Kraftstoffen wie beispielsweise Ethanol oder Biodiesel?

Corless: Nein, eigentlich nicht. Sie haben Recht, es gibt eine Menge Aktivitäten. Tatsache ist aber, dass Autogas ein etablierter Kraftstoff ist, der 20 Jahre, 25 Jahre, teilweise noch länger in vielen Ländern genutzt wird und immer noch zu den Alternativ-Kraftstoffen zählt. Für uns von BP ist Autogas die Alternative für heute. Andere alternative Kraftstoffe können eine Alternative für morgen sein. Können!

Frage: Könnte das neue Autogas-Engagement eines Global Players wie BP in Deutschland dazu führen, dass auch von den deutschen Automobil-Konzernen endlich OEM- oder Werksfahrzeuge für den deutschen Markt produziert werden?

Corless: Klar ist: Die Endverbraucher wollen verstärkt umweltfreundliche Fahrzeuge fahren. Wir glauben mit Autogas an den deutschen Markt und wollen darum auch deutsche OEM an Bord haben. Wir werden durch unser Engagement versuchen, hier aktiv zu werden.

Frage: Wo sehen Sie hier konkrete Ansatzpunkte?

Corless: Interessant ist für mich die Koppelung von Autohäusern und Autogas-Tankstellen. Hier macht ein Verkauf von OEM-Fahrzeugen absolut Sinn.

zess, um die Perspektiven bei BP in London aufzeigen zu können. Schließlich haben wir unsere Konzernmutter überzeugt und 7 Mio. Euro Ende 2006 für die Erschließung des deutschen Marktes erhalten.“

„Engagement ist für uns wichtig. Aber nicht um jeden Preis. Wir wollen mit Bedacht langfristig investieren. Wir sehen uns in der Verantwortung diesen kleinen, aber

wachsenden Markt weiterzuentwickeln. Und so erhoffen wir uns Service-Vorteile über unsere Kunden-Karten.“

Soweit, so gut. Und was ist mit Erdgas?

Schöner hierzu: „Erdgas ist für uns ein Komplementärprodukt, das wir weiter anbieten werden. Jetzt konzentrieren wir uns aber erstmal auf Autogas.“



»» Mit einer kleinen Feier an der Autogas-Tankstelle in Selm wurde die Zapfsäule offiziell eingeweiht.



»» Im Fachgespräch: (v. l.) Joe Corless, Mathias Buschbeck (Country Manager LPG) und Dr. Martin Steffan (Chefredakteur Fachzeitschrift Flüssiggas).



»» Er steuert die Belieferung der Autogastankstellen und den Bau derselbigen: Nils Schöner, Aral-Autogas-Manager Deutschland.