

## PRESSEMITTEILUNG

# HVO, ein Baustein im grünen Mosaik

## Unternehmensgruppe Swietelsky stellt nachhaltige Weichen im Maschinenpark

**ASTEN (SR). Eine Alternative zu Diesel ist der Kraftstoff HVO. Die Abkürzung steht für Hydrotreated Vegetable Oils. Hydrierte Pflanzenöle aus nachwachsenden oder recycelten Rohstoffen können ein weiterer Ansatz sein, um Baumaschinen leistungsstark und zugleich umweltverträglich einsetzen zu können. Darauf setzt die österreichische Unternehmensgruppe Swietelsky und ihr Konzernbereich Maschinentechnik und Anlagenmanagement, kurz MTA. Denn der alternative Kraftstoff soll 90 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als fossiler Diesel verursachen. Allerdings nicht allein – HVO ist ein Baustein in einem ganzen Mosaik an Maßnahmen, um den Carbon Footprint, sprich CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, zu reduzieren.**

„Beim Baubetrieb sind Maschinen im Fuhrpark die größten Verursacher an Emissionen, die unter Scope eins zugeordnet werden und direkt von uns als Unternehmensgruppe verantwortet werden. Auf sie können wir jedoch direkt Einfluss nehmen. In Zukunft wird jede Investition daran gemessen, wie nachhaltig sie ist“, erklärt Christian Sorko, Konzernbereichsleiter der MTA bei der Swietelsky AG, der dort die gesamte Maschinentechnik verantwortet. Um eine Transformation herbeizuführen, wurde auf Konzernebene eine Stabstelle eingerichtet, die sich den strategischen und operativen ESG-Themen (Environmental, Social und Governance) annimmt und dabei den Vorstand berät, die Weichen in Richtung Klimaneutralität zu stellen. Letztlich geht es darum, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie den Energieverbrauch in allen Bauprojekten und in der Logistik drastisch zu reduzieren. Das geschieht mit dem Einsatz von emissionsarmen Baumaterialien und -technologien oder der Förderung von Energieeffizienz und erneuerbaren Energien. Und das gilt auch für den Maschinenbereich, um so zu beurteilen, welche Maßnahmen nachhaltig und zugleich auch innovativ sind. „Nachhaltigkeit ist vielschichtig und besteht aus vielen Bausteinen. Unser Ziel ist es, immer besser zu bauen“, merkt Christian Sorko dazu an.

Ein Aspekt betrifft dabei die Elektromobilität. „Gerade bei kleineren Baugeräten ist der E-Antrieb im Kommen. Hier sehen wir ein hohes Potenzial. Wasserstoff wird sich unserer Ansicht nach eher bei Großmaschinen durchsetzen. Aktuell ist vieles erst im Aufbau. Daher muss man derzeit grundsätzlich offen für neue Technologien sein und bleiben“, bewertet der Verantwortliche für den MTA-Konzernbereich die derzeit diskutierten Lösungen. Laufend wird in der Unternehmensgruppe an der Optimierung des Maschinenparks und der Fahrzeugflotte gearbeitet. Denn der bedeutendste fossile Energieträger im Konzern ist mit 61 Prozent Diesel im Gesamtmix der Energieträger aus Kohle, Gas, Heizöl, Strom und Fernwärme, heißt es im aktuellen Nachhaltigkeitsbericht der Unternehmensgruppe. Das bedeutet, dass der Einsatz von energieeffizienteren

Fahrzeugen und der Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vorangetrieben werden, um den Einsatz von fossilen Treibstoffen zu senken.

Eine weitere Option, mit der sich das Team rund um Christian Sorko intensiv beschäftigt, umfasst den Umstieg auf erneuerbare Energien, respektive auf alternative Treibstoffe. Dabei unterstützt der MTA-Konzernbereich die „SWIE:Garage“ als Bindeglied, um darüber innovative Maschinen, Geräte und eben HVO anzukaufen und dann den Kollegen der operativen Abteilungen zum ultimativen Härtetest in der Praxis zur Verfügung zu stellen. „Mit solchen neuen Kraftstoffen wie HVO lässt sich relativ einfach der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren. Das haben wir ausprobiert. Doch wir mussten hier natürlich Überzeugungsarbeit leisten. Denn so wie bei vielen Neuerungen gibt es auch Vorbehalte gegenüber HVO, was die Leistungsfähigkeit betrifft. Damit muss man sich aber auseinandersetzen“, berichtet Christian Sorko. Die Lösung war, einen Testbetrieb aufzubauen, um Vertrauen zu gewinnen und so den Kollegen zu zeigen, wie der Einsatz von HVO funktioniert. „Entscheidend war für die Implementierung“, so Christian Sorko, „zu probieren, zu kommunizieren und zu skalieren. Hier ist Kommunikationsbedarf zu leisten. Unser Ansatz ist dabei, möglichst schnell zu sein und gleichzeitig ein minimales Risiko einzugehen.“ Worauf es dem MTA-Konzernbereich im Wesentlichen ankam war, dass der HVO-Kraftstoff keine Paraffine enthält. „Wir wollten keine Zertifikate erwerben und damit Handel betreiben, sondern HVO sollte zu hundert Prozent aus hydrierten Pflanzenölen bestehen“, verdeutlicht Christian Sorko, der Green Washing strikt ablehnt und auf eine Gesamtbetrachtung der Maßnahmen setzt.

Auch Herstellerpartner Caterpillar und Lieferant Zeppelin Österreich sowie der Konzernkundenbereich wurden mit ins Boot geholt, als es darum ging, mit HVO Verbrennungsmotoren in den Baumaschinen nahezu klimaneutral zu betreiben. Mit HVO können Cat Baumaschinen pur oder als Zugabe zu fossilem Diesel betankt werden, sofern deren Motoren auf der EU-Stufe V basieren, was bei der Unternehmensgruppe Swietelsky der Fall ist. Um für Cat Dieselmotoren geeignet zu sein, empfiehlt Caterpillar, dass erneuerbare und alternative Kraftstoffe die neueste Version der EN15940 erfüllen, welche die Qualitätsanforderungen für HVO definiert. „Hydrierte Pflanzenöle können eine nachhaltige Alternative gegenüber konventionellen Kraftstoffen darstellen und dazu beitragen, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Dieselmotoren zu verringern. So lässt sich der Maschinenpark nachhaltiger ausrichten. Denn derzeit kommt man an einem Dieselmotor nicht vorbei. Man kann nicht von heute auf morgen alles auf Elektroantrieb ausrichten. Die Ladeinfrastruktur dafür ist gar nicht vorhanden. Außerdem fehlt die Menge an regenerativ erzeugtem Strom, damit die Elektromobilität auch wirklich komplett CO<sub>2</sub>-frei wäre. Umso wichtiger ist es, auf intelligente Maßnahmen zu setzen, wie es Swietelsky macht, und gleichzeitig die mit grüner Energie hergestellten Brennstoffe in Verbrennungsmotoren konsequent zu nutzen. Swietelsky ist hier ein absoluter Vorreiter, der Mut für innovative Lösungen hat und diese auch umsetzt“, so Holger Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH.

Und wie performen nun die Baumaschinen mit HVO? „Alles läuft seit inzwischen fünf Monaten reibungslos. Da gibt es keinerlei Unterschiede gegenüber solchen Geräten, die Diesel im Tank haben“, lautet das Ergebnis. Auch mit Auswirkungen auf die Wartungsintervalle ist nicht zu

rechnen, heißt es seitens Zeppelin. Zudem winken weitere Vorteile: Durch HVO können sich die Emissionen bestimmter Produkte wie Ruß und Kohlenmonoxid und auch die NO<sub>x</sub>-Emissionen bei bestimmten Motorlasten und -zyklen verringern.

Eigene Tanks zur Lagerung braucht es für die synthetischen Kraftstoffe nicht, denn sie können in denselben Tanks gelagert werden, die auch für Dieselkraftstoff im Einsatz sind. Werden die alternativen Kraftstoffe zum ersten Mal oder später verwendet, ist auch keine spezielle Umrüstung der Cat Baumaschinen erforderlich. Allerdings müssen Voraussetzungen für die nötige Infrastruktur geschaffen werden, was die Mitarbeiter des MTA-Konzernbereichs im Baukonzern übernahmen. Doch nicht nur Arbeitsgeräte, sondern auch Pkw und Transporter sollen bei Swietelsky zunächst an zwei Standorten damit betankt werden und langfristig soll die Kraftstoffalternative konzernweit angeboten werden. Die Beschaffung erfolgt über den strategischen Einkauf, der sich mit einer großen Menge eindeckte. HVO wird am freien Markt gehandelt – der Preisunterschied gegenüber konventionellen Kraftstoffen sei nicht so groß, meint Christian Sorko.

„Oftmals richtet sich der Blick allein auf den Kraftstoffverbrauch, doch mindestens ebenso entscheidend sind die Auslastungen der Maschinen und deren Leerlaufzeiten. Über unsere Flottenmanagementlösung VisionLink stellen wir immer wieder fest, dass noch viel Potenzial vorhanden ist, den durchschnittlichen Spritverbrauch pro bewegter Tonne zu senken“, ergänzt Holger Schulz. Es bedarf daher einer Verhaltensänderung und einer Veränderung des Einsatzes bezüglich der Auslastung. Zu den wesentlichen Herausforderungen der Zukunft gehört die Steigerung der Effizienz bei gleichzeitiger Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zuge des Baustellenbetriebes. Auch daran wird bei Swietelsky längst gearbeitet – so erfolgen Testreihen im Zuge der elektrifizierten Baustelle. „Im Kanalbau arbeitet unserer Erfahrung nach ein Bagger zu 40 Prozent seiner Arbeitszeit effizient – der Rest besteht aus Leerlauf. Ist da ein kleiner Elektrobagger im Einsatz, wäre er für so einen Einsatz genau prädestiniert und dann sehr effizient. Er würde dann nur die Energie verbrauchen, die er für die Arbeit benötigt. Vorausgesetzt, es besteht eine entsprechende Ladeinfrastruktur“, macht Christian Sorko deutlich.

Schritt für Schritt wird es die nächsten Jahre noch vieles geben, was der Baukonzern in der sprichwörtlichen Pipeline hat, um nachhaltiger zu werden. „Das erfordert zum einen Verhaltensänderungen, zum anderen auch neue sowie innovative Technologien. Es reicht nicht aus auf alternative Antriebe allein zu setzen. Der Maschinenpark und die Fahrzeugflotte werden ständig erneuert sowie auf dem neuesten Stand der Technik gehalten, um die gesteckten CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen. Deswegen wollen wir alle Möglichkeiten, wie eben auch HVO, ausschöpfen, um unsere Botschaft „immer besser bauen“ auch zu verwirklichen“, legt Christian Sorko abschließend dar.

Bild 1:

Christian Sorko (Mitte), Konzernbereichsleiter der MTA der Swietelsky AG, mit Holger Schulz (links), Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Baumaschinen GmbH, und Stephan Bothen (rechts), Vorsitzender der Geschäftsführung der Zeppelin Österreich GmbH.

Bild 2:

Bei der Unternehmensgruppe Swietelsky werden Baumaschinen mit HVO betankt. Fotos:  
Zeppelin

## Über die Zeppelin Baumaschinen GmbH

Die Zeppelin Baumaschinen GmbH ist Europas führende Vertriebs- und Serviceorganisation der Baumaschinenbranche und seit 1954 in Deutschland Vertriebs- und Servicepartner von Caterpillar Inc., dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen. Mit 1.886 Mitarbeitern und einem 2023 erwirtschafteten Umsatz von rund 1,33 Milliarden Euro ist die Zeppelin Baumaschinen GmbH die größte Gesellschaft des Zeppelin Konzerns. Zum Produktprogramm zählen neue und gebrauchte Caterpillar Baumaschinen im Bereich von 1 bis 150 Tonnen Einsatzgewicht, zum Dienstleistungsspektrum gehören der Service, der bundesweit flächendeckend in 35 Niederlassungen erfolgt, sowie die Beratung und die Finanzierung für die Maschinen. Die Zentrale und der juristische Sitz der Zeppelin Baumaschinen GmbH befinden sich in Garching bei München.

Weitere Informationen unter [zeppelin-cat.de](http://zeppelin-cat.de).

## Über den Zeppelin Konzern

Der Zeppelin Konzern bietet Lösungen in den Bereichen Bauwirtschaft, Antrieb und Energie sowie Engineering und Anlagenbau. Das Angebot reicht von Vertrieb und Service von Bau-, Bergbau, Forst- und Landmaschinen über Miet- und Projektlösungen für Bauwirtschaft und Industrie bis hin zu Antriebs- und Energiesystemen sowie Engineering und Anlagenbau und wird durch digitale Geschäftsmodelle ergänzt. Zeppelin ist weltweit in 26 Ländern vertreten. Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschafteten über 10.000 Mitarbeiter einen Umsatz von 3,9 Milliarden Euro. Der Konzern organisiert seine Zusammenarbeit in fünf Strategischen Geschäftseinheiten (Baumaschinen Deutschland & Österreich, Baumaschinen International, Rental, Power Systems, Anlagenbau) und dem Strategischen Management Center Group IT Services. Die Zeppelin GmbH ist die Holding des Konzerns mit juristischem Sitz in Friedrichshafen und der Zentrale in Garching bei München. Der Zeppelin Konzern ist ein Stiftungsunternehmen. Seine Wurzeln liegen in der Gründung der Zeppelin-Stiftung durch Graf Ferdinand von Zeppelin im Jahr 1908. Weitere Informationen unter [zeppelin.com](http://zeppelin.com).

## Zeppelin Baumaschinen GmbH

Presse

Sonja Reimann

Graf-Zeppelin-Platz 1

85748 Garching-bei München

Tel.: 089 32000-636

[sonja.reimann@zeppelin.com](mailto:sonja.reimann@zeppelin.com)