



HEDRICH HEROLD

Die Zeitung der Tilly Hedrich GmbH & Co.KG



Seit Jan und Verena Wagner ein Eigenheim besitzen, beziehen sie ihr Heizöl bei Tilly Hedrich – und sind mit diesem Lieferanten höchst zufrieden.
Seite 6



Holzpellets bringen eine Reihe Vorteile mit sich: Ihre Verbrennung ist CO₂-neutral, sie entstehen aus heimischen, regionalen Rohstoffen, sind weder giftig noch belasten sie das Grundwasser und lassen sich hervorragend lagern. Bei der Qualität jedoch gibt es Unterschiede. „ENplus“ sorgt für einen hohen Standard. Tilly Hedrich wurde mit dem Label zertifiziert.

Seiten 4 & 5

Foto: DEPI

Matthias Poloschek bietet eine wichtige Dienstleistung an: Tankschutz.
Seite 2



Andreas Eisenhut wechselt eine Papierrolle an der Hedrich-Tankstelle Hüttenberg. Seit 18 Jahren schon ist er im Unternehmen.
Seite 3



Volker Heinz blättert durch alte Fotos der Familie Hedrich. Die hat eine lange Unternehmensgeschichte.
Seite 7



MIT DEM SPEZIAL-LKW GEGEN KORROSION

DER „TANK- UND UMWELTSERVICE“ WIRD AUCH FÜR HEDRICH-KUNDEN AKTIV

Auf den ersten Blick ist gar nicht so genau zu erkennen, mit welchem „Ungetüm“ von Gefährt Waldemar Hamburg da vorgefahren kommt, als er ein Zweifamilienhaus in Watzenborn-Steinberg ansteuert. Beziehungsweise, was genau die Funktion eines solchen „Saug-Druck-Tank-Fahrzeugs“ ist. „Wir sind im Tankschutz aktiv“, erklärt der Mitarbeiter der Firma TUS, „Tank- und Umweltservice“.



„Tankschutz“, das sei ein Oberbegriff für eine Reihe wichtiger Dienstleistungen rund um die Ölheizung, erklärt Matthias Poloschek. Er ist Inhaber der in

Pohlheim ansässigen Firma TUS. Diese beschäftigen sich mit allen Arbeiten, die Immobilienbesitzer im Bereich ihrer Tankanlagen benötigen könnten: der

Reinigung und Instandhaltung vorhandener Tanks ebenso wie mit dem Einbau neuer oder dem Aus- oder Umbau alter Behälter.

Wartung

Eine Tankanlage, rät der Fachmann, sollte alle fünf Jahre gewartet werden, wobei der Reinigung im Innern eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zufalle: „Viele Tankanlagen hier bei uns in Mittelhessen sind jetzt, so formuliere ich es einmal, ‚in einem gewissen Alter‘. Bei der klassischen Öl-Lagerung in Stahltanks kommt es im Bodenbereich irgendwann zur chemischen Korrosion. Die vermeide ich, wenn ich die aggressiven Schlämme und Kondensate, die sich dort im Laufe der Zeit absetzen können, aus dem Behälter rausbringe!“, schildert Matthias Poloschek.

Und wenn eine Tankanlage gereinigt werden soll, dann kommt der eingangs erwähnte Lkw mit dem Spezialaufbau zum Einsatz; er ermögliche die Reinigung selbst bei prall gefülltem Öltank und laufender Heizung. Dazu kann das „Saug-Druck-Tank-Fahrzeug“ den Öltank geradezu „aussaugen“. Über einen Schlauch wird

das Heizöl dabei aus dem Heizungstank herausgeleitet, das dann im Lkw vor der Haustür gefiltert und von den von Poloschek erwähnten Schlämmen befreit wird. Sie bleiben im Lastwagen in einem separaten Tank zurück und werden später abgefahren sowie entsorgt. Das gefilterte Öl geht über einen zweiten Schlauch zurück in den

Tank – so, als wenn Tilly Hedrich ihn mit einem Tankwagen befüllen würde.

Aufwand

Die Mitarbeiter der Firma „Tank- und Umweltservice“ haben nach Schilderung ihres Chefs zunächst einmal alle einen Hintergrund als Sanitär-fachleute oder Heizungsbauer.

Zusätzlich zur Schulung in Techniken des Tankschutzes benötigen sie eine „ADR-Schulungsbescheinigung“, eine spezielle Erlaubnis zum Befördern von Gefahrgut auf der Straße. „Denn sie müssen ja den Lkw zum zu reinigenden Öltank hin- und von dort wieder zurückfahren“, begründet Matthias Poloschek. Daher seien die hohen Anforderungen gerechtfertigt.

Neben einer möglichen Korrosion sei die Wartung von Tankanlagen auch deswegen geboten, um die Betriebssicherheit der Brenner sicherzustellen. „Weil sich im Laufe der Zeit die Schlammabildung im Tank steigert“, mahnt der Fachmann. „Irgendwann wird im Tank Schlamm angesaugt, wenn der Brenner Brennstoff braucht – und dann bleibt die Heizung stehen.“

Kooperation

Damit das Kunden, die ihr Heizöl von Tilly Hedrich beziehen, nicht passiert, kooperiert der „Tank- und Umweltservice“ mit dem Langgönsener Energielieferanten. Alle Hedrich-Kunden, hebt Matthias Poloschek hervor, könnten über Tilly Hedrich jederzeit seine Dienste in Anspruch nehmen.

Carola Nimischk

EDITORIAL

Eine verzerrende Berichterstattung verunsichert manchen Besitzer einer Ölheizung – Sind E-Fuels eine künftige Alternative?



Liebe Leserin, lieber Leser,

„Ölheizungen werden verboten“: (Falsche) Schlagzeilen wie diese haben eine Reihe Hauseigentümer verunsichert, als in den Medien über das „GEG“, das Gebäudeenergiegesetz berichtet wurde. Die pauschale Aussage ist natürlich so nicht richtig, und auch sonst ist das Thema erheblich vielfältiger, als sich das in kurze Sätze fassen lassen würde. Eine Möglichkeit, bisherige Heizungsanlagen einfach weiter zu nutzen und dennoch CO₂ einzusparen, könnten nach Meinung einiger Experten übrigens die sogenannten „E-Fuels“ sein. Im Interview auf Seite 8 ordnet der Geschäftsführer des UNITI-Verbandes ein, was davon zu halten ist.

Nach unserem Umzug an den neuen Firmensitz in Langgöns (der HEDRICH HEROLD berichtete) ist die Nachfrage nach umweltschonenden Holzpellets noch weiter angestiegen. Wir sind froh, dass wir mit dem Neubau der Firmenzentrale auch jederzeit ausreichende Kapazitäten im eigenen Pelletlager vorhalten können, um alle unsere Pelletkunden ebenso zuverlässig und rasch versorgen zu können, wie das die Menschen in der Region seit Jahrzehnten beim Heizöl kennen. Was im neuen Pelletlager noch unternommen wird, um einen höchsten Standard zu bieten, lesen Sie heute auf den Seiten 4 und 5.

Apropos jahrzehntelange Versorgung: Auf der Seite 7 blickt Redakteurin Andra de Wit, gemeinsam mit Verwandten von mir, auf die Anfänge unseres Familienbetriebes zurück. Ich muss zugeben, das eine oder andere Detail wusste ich selbst noch nicht – sehr lesenswert!

Ihre
Lena Mehl-Trappmann



Matthias Poloschek bietet die Tankschutz-Dienstleistung allen Hedrich-Kunden an.

GEWINNEN SIE EINEN TANKGUTSCHEIN!

Jede Leserin und jeder Leser, die oder der per Post oder per E-Mail bei unserem Gewinnspiel mitmacht, nimmt an der Verlosung von 2 X 3 TANKGUTSCHEINEN À 30 EURO teil, einlösbar an der Tilly-Hedrich-Tankstelle in Weinbach oder Gießen!

Schicken Sie Ihre Einsendung bitte mit dem Kennwort „Tankgutschein“ und unter Angabe Ihrer Wunschtankstelle bis zum 30. März 2020 an folgende Adresse:

Redaktion HEDRICH HEROLD, UPRESS-Verlag, Soesttor 12, 59555 Lippstadt, oder an herold@upress.info

Viel Spaß beim Rätseln und Glück bei der Verlosung!

Teilnahme berechtigt sind alle volljährigen Personen mit Wohnsitz in Deutschland, die sich persönlich an dem Gewinnspiel beteiligen. Teilnahmechluss ist der 30. 3. 2020. Die Gewinner werden durch die zufällige Ziehung unter allen Einsendungen ermittelt und schriftlich benachrichtigt. Eine Barauszahlung ist ausgeschlossen. Mit der Teilnahme am Gewinnspiel per E-Mail oder schriftlich an die o. g. Anschrift willigen Sie ein, dass Ihre Daten zwecks Benachrichtigung im Gewinnfall verwendet werden dürfen. Wir erheben, speichern und verarbeiten diese personenbezogenen Daten nur zur Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels und um Sie im Falle eines Gewinns zu benachrichtigen.
Foto: Zsolnai123rf.com



ALLES, WAS GEMACHT WERDEN MUSS

SEIT 18 JAHREN HILFT ANDREAS EISENHUT MIT, DASS STUBEN WARM WERDEN UND AUTOS FAHREN

Die Firma Tilly Hedrich, Eisenhut – schönen guten Tag... Wenn wir morgen zwischen 13 und 16 Uhr bei Ihnen wären: wäre das passend?“ Im Zusammenhang mit ihrer Bestellung von Heizöl oder Holzpellets haben gewiss schon viele Tilly-Hedrich-Kunden den sympathischen Andreas Eisenhut am Telefon gehabt. Im Büro des Unternehmens am neuen Firmensitz in Langgöns nimmt er indes nicht nur Aufträge entgegen. Der 37-Jährige kümmert sich um viele Dinge, die tagtäglich nötig sind, damit die Menschen in Gießen, Wetzlar, dem Lahn-Dill-Kreis und darüber hinaus immer in einer warmen Stube sitzen können.



„Wir haben eigentlich ein ganz gutes System, so dass in der Regel niemand länger als einen Tag auf seinen Brennstoff warten muss, wenn es eilig ist. Im Notfall, wenn es draußen richtig kalt ist und jemand gar keine Wärme mehr in der Wohnung hat, dann schaffen wir es meist sogar, einen Kunden noch am selben Tag in eine Tour zu bekommen und selbst am Sonntag anzufahren“, erzählt Andreas Eisenhut. „Aber das klappt natürlich nicht mehr, wenn jemand erst um 16 Uhr oder noch später anruft und alle Fahrer unterwegs sind.“

Abladeort

Unterdessen stellt er Tourpläne für den nächsten Tag zusammen, packt sie in Mappen und fügt jeder Mappe je eine sonderbare Kunststoffkassette

hinzu. „Auf den Kassetten speichern wir die Touren für die Fahrer elektronisch ab. Zum Beispiel die Adresse der Ablade- stelle, dazu die bestellte Menge, den Preis oder Besonderheiten am Abladeort. Die Kassette wird im Tankfahrzeug wieder ausgelesen, und so hat der Kollege alle nötigen Daten“, erklärt Andreas Eisenhut. Einen „Fahrplan“ in Papierform gibt es für den schnellen Überblick dazu. Und der enthält bei Bedarf ebenso Zusatzinformationen, Hinweise wie „Bitte 30 Minuten vorher anrufen“ oder Ähnliches. „Einige Kunden haben auch Wünsche, wie ‚Bitte von hinten anfahren‘. Andere wohnen am Ende einer Sackgasse: da kläre ich, ob der Fahrer drehen kann und gebe Tipps dazu.“

Doch ehe es soweit ist, nimmt Andreas Eisenhut zahlrei-

che Bestellungen an, schaut, ob ein Kunde bereits im System vorhanden ist, legt einen Auftrag an und vereinbart einen Liefertermin. Aus allen anschließend auf seiner Liste stehenden Wohnorten der Besteller versucht er, sinnvolle Routen zusammenzustellen.

Hüttenberg, Langgöns, Gießen, Fernwald, Greifenstein: Vor Andreas Eisenhut laufen viele Orte zeilenweise über den Bildschirm. „Das Wichtigste“, sagt der Hedrich-Mitarbeiter, „ist natürlich, die Touren so zu koordinieren, dass die Fahrzeuge möglichst wenig Umwege fahren müssen.“ Sein „ultimatives Hilfsmittel“ bei der Planung sei ein Online-Kartendienst. Ab Mittag werden die Touren des nächsten Tages „zusammengebaut“. „Aber selbst in den Abendstunden kommt dann

lung haben möchte“, blickt der Informatiker zurück. „Und so bin ich inzwischen, wenn man die Zeit als Aushilfe an der Tankstelle mitrechnet, schon 18 Jahre hier im Familienunternehmen.“ Damit sei er nach Fahrer Valerie Kalenick (der HEDRICH HEROLD berichtete) am längs-



Gegen Feierabend werden die Tourpläne zusammengestellt und gespeichert.



Alle Daten werden auf die Datenträger überspielt, die in den Tankfahrzeugen ausgelesen werden können.



Für den nächsten Tag legt Andreas Eisenhut seine Kollegen die Tourpläne und Kassetten bereit.



An der Hüttenberger Automatentankstelle braucht der Belegdrucker neues Papier.
Fotos: Schmalenbach

meist doch noch jemand dazu“, schmunzelt Andreas Eisenhut.

Studentenjob

Dass der gewinnende Mittelhese bei Tilly Hedrich heute eine wichtige Stütze im „Backoffice“ ist, geht eigentlich auf seinen einstigen Studentenjob zurück. Er studierte in Gießen Informatik und jobbte nebenher an der Tilly-Hedrich-Tankstelle am Leihgesterner Weg. Doch neben dem Kassieren dort sprang er auch immer wieder erfolgreich bei Bürotätigkeiten ein, wenn Bedarf war. „Naja, und kurz vor der Diplomarbeit hat mich Tilly Hedrich gefragt, ob ich nicht eine feste Anstel-

ten in der Firma.

Der besagte Kollege ist just in diesem Moment von seiner letzten Tour zurück und tritt zu Andreas Eisenhut ins Büro. Fahrer Kalenick bringt die Rechnungskopien des Tages: „Über 90 Prozent der Rechnungen werden direkt vom Tankfahrzeug beim Kunden gedruckt und dem Kunden vom Fahrer übergeben“, erläutert Eisenhut. Nur in den übrigen Fällen erstelle er sie anhand der Lieferscheine, wie sie Valerie Kalenick ebenfalls mitgebracht hat.

Nach dem Abladen von Heizöl oder Pellets kommen die Daten über die Lieferstelle mit der Adresse und tatsächlich ge-

lieferten, von geeichten Zählern gemessenen Menge vom Tankfahrzeug ohnehin gleich wieder zurück in die EDV von Tilly Hedrich am Firmensitz – per Mobilfunk. Diese „Fahrberichte“ samt Kilometerständen sind dann wieder eine Aufgabe für Andreas Eisenhut: Er überprüft sie auf eventuell nötige Korrekturen. Sind darin zum Beispiel alle Auftragsdaten richtig erfasst worden, ist die Anschrift des Rechnungsempfängers vollständig?

Vorlauf

Die Arbeit im Büro sei recht abwechslungsreich, so der aus Linden-Großenlinden Stamme. Während manche Kunden schon vier Wochen im Voraus ihre Holzpellets orderten, bestellten die meisten mit ein bis zwei Wochen Vorlauf. „Und andere wiederum erst, wenn sie sich nach zwölf, 15 Stunden wundern, warum das Wohnzimmer nicht mehr warm wird, obwohl sie die Heizung doch voll aufgedreht haben...“, zwinkert Andreas Eisenhut. Insgesamt seien Sammelbestellungen relativ häufig, machten bis zu einem Drittel der Aufträge aus. Meist seien es drei bis fünf Personen, die gemeinsam ihren Brennstoff orderten.

Dass Andreas Eisenhut als Diplom-Informatiker eine hohe Affinität zu Technik hat, ist für seinen Arbeitsalltag sehr nützlich: Neben der Kundenbetreuung und Auftragsbearbeitung kümmert er sich um die ge-

samte EDV. Gibt es mal ein Problem in der Kommunikation zwischen der Zapfsäule an einer Tilly-Hedrich-Tankstelle und dem Kassensystem, dann löst er dies ebenfalls.

Gleichwohl: Trotz seiner Begeisterung fürs Digitale und weltweiter Online-Kontakte in der Freizeit legt der 37-Jährige

MEHR SEHEN

Mit Ihrem Smartphone können Sie im HEDRICH HEROLD noch mehr sehen und erleben!

Laden Sie einmalig und kostenlos „PAPER.plus“ im „Google Play Store“ oder „Apple App Store“, starten Sie die App und wählen als Anbieter UPRESS. Dann scannen Sie mit der App Fotos, die dieses Symbol enthalten – und Sie sehen mehr.



großen Wert darauf, viel Kontakt zu Menschen „offline“ zu haben, beruflich wie privat. So gehört regelmäßig jede Woche ein „analoger“ Spieleabend zum Freizeitprogramm Andreas Eisenhuts. „Da geht es weniger um das Brettspiel – sondern darum, dass man sich trifft!“

Papierrolle

Auf die abschließende Frage, wie er seine Tätigkeit bei Tilly Hedrich zusammenfassend beschreiben würde, lacht der langjährige Mitarbeiter: „Ich erledige eigentlich alles, was gemacht werden muss.“ Und wie zum Beweis muss er kurz darauf rasch zur Automatentankstelle Tilly Hedrichs in Hüttenberg fahren: Die Papierrolle im Belegdrucker geht dem Ende entgegen. Und ehe das soweit ist, legt Andreas Eisenhut eine neue ein und überprüft dabei kurz das ganze System. Alles bestens, die 24-Stunden-Versorgung der Hüttenberger mit Kraftstoff ist gesichert.

Uwe Schmalenbach

IMPRESSUM



Erscheinungsweise
Reichweite
Redaktion & Verlag

mindestens zweimal jährlich
mehr als 240.000 Leser

UPRESS
Redaktion HEDRICH HEROLD
Soesttor 12, 59555 Lipstadt
0 29 41/95 89-1 11
hallo@upress.info
Uwe Schmalenbach
Druckzentrum Aschendorff

Chefredakteur
Druck

Kontakt zu Tilly Hedrich
0 64 03/50 18
info@tilly-hedrich.de

EIN DURCHSCHNITT VON 20 MILLIMETERN

HD-Pellets“ nennt der in Bromskirchen-Sompl an der hessisch-nordrhein-westfälischen Landesgrenze beheimatete Hersteller Ante sein Brennmaterial. Das soll dem Unternehmen zufolge eine bessere Verfeuerung, geringere Heizkosten und weniger Emissionen mit sich bringen. Kunden von Tilly Hedrich können diese Pellet-Sorte nun ebenfalls über ihren in Langgöns beheimateten Energielieferanten beziehen.

Konventionell gefertigte Pellets seien zwischen 3,15 und 40 Millimeter lang, erläutert Marc Groß. Die „HD-Pellets“ hingegen wiesen im Durchschnitt eine Länge von 20 Millimetern auf, wenn sie beim Kunden im Brennstofflager seien. „Durch die HD-Technologie steigt der Anteil verbrennungstechnisch optimaler Pellets auf rund 75 Prozent an“, erklärt der Verkaufsleiter von Ante-Pellets weiter. Herkömmliche Pellets hätten bei ihrer Verladung nur noch einen Anteil von 45 Prozent im „Ideallängenbereich“.

Und tatsächlich werden alle Holzpellets, unabhängig von der Fertigungsart, innerhalb der Produktions- und Lieferkette immer kürzer, bei jedem Hersteller: Nach der Fertigung werden die „Presslinge“ bei jedem Umschlag stark beansprucht und mithin immer kürzer, ehe sie beim Kun-



Die Späne aus dem Sägewerk rieseln bei Ante in einen Vorratsraum für die Pelletproduktion.



Aus der Matrize kommen die Pellets nach dem Pressen heraus.

stünden. Das ursprünglich verarbeitete Rundholz komme dabei aus einem Radius von 50 bis 80 Kilometer Entfernung um das Unternehmen, schildert Marc Groß. „Wir arbeiten da mit der heimischen Waldwirtschaft zusammen.“

Wie der Verkaufsleiter erläutert, führe der mittels „HD“ erreichte Längenmix zu einer optimalen Befüllung des Brennraumes in der Heizung und einer effizienteren Verbrennung, die für einen sinkenden Verbrauch Sorge. Durch die laut Ante bessere Verbrennungsqualität gehe entsprechend auch der Ausstoß an Emissionen zurück.

Carola Nimisch

BRENNSTOFF AUS DEM GROSSEN, BLAUEN TRICHTER

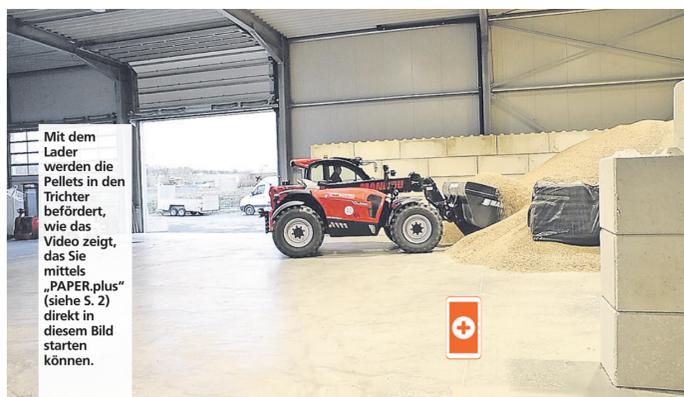
PELLETS IM EIGENEN LAGER VON TILLY HEDRICH WERDEN ERST VERLADEN, NACHDEM SIE DURCHGESIEBT WURDEN

Wenn gegen Feierabend der „Pellets Liner“ von Tilly Hedrich in der Halle am Firmensitz in Langgöns für den folgenden Tag beladen wird, dann wird das Brennmaterial aus dem firmeneigenen Lager zunächst mit einem Teleskopklader in einen großen, blauen Trichter gekippt. Das jedoch dient nicht nur dazu, die Pellets im Anschluss von dort über ein Förderband in den bereitstehenden Silowagen zu füllen: Vielmehr sind unter dem Trichter ein Rüttelsieb sowie eine Absauganlage zwischen-geschaltet, die Staub aus dem Heizmaterial herausfiltern, so dass dieses jederzeit der „ENplus“-Norm (siehe unten links) entspricht.



Vom Hersteller Ante, der an der Grenze vom Hochsauerland zu Hessen Pellets aus Säge- und Hobelspänen presst, die im eigenen Sägewerk anfallen, werden

die Pellets nach Langgöns direkt in die Lagerhalle von Tilly Hedrich gefahren. Dort liegen bewusst einige Tonnen „auf Halde“: „Das eigene Lager ga-



Mit dem Lader werden die Pellets in den Trichter befördert, wie das Video zeigt, das Sie mittels „PAPER-Plus“ (siehe S. 2) direkt in diesem Bild starten können.

rantiert nicht nur eine hohe Versorgungssicherheit, sondern ergibt ebenso schnelle Lieferzeiten“, erläutert Sebastian Mehl, der Ehemann von Hedrich-Geschäftsführerin Lena Mehl-Trappmann, den Sinn der Bevorratung. „Aufgrund unseres eigenen Lagers können 35 bis 38 Tonnen Holzpellets am Tag an unsere Kunden ausgeliefert werden!“

Rüttelsieb

Doch bevor das Pelletauto sich auf den Weg zum Endverbraucher macht, wird das Brennmaterial auf dem Weg vom Lager in den Lkw gesiebt: Unter dem Trichter arbeitet unauffällig ein Rüttelsieb. Darin fallen (zu) kleine Bestandteile hindurch, werden von einer Förderschnecke aufgenommen und in „Big Packs“ abgefüllt. Über einen Luftsoff, der zusätzlich unter dem Trichter erzeugt wird, wird außerdem Staub aus den Pellets herausgezogen. Das Sorge, so Sebastian Mehl, für besonders hochwertige Ware, die in den Lkw und damit zum Kunden komme.

Aufwand

Natürlich bedeutet es einen großen Aufwand, jedes Kilo Holz-



Unter dem Trichter vibriert das Sieb unauffällig. Fotos: Schmalenbach

pellets erst noch einmal durchzusieben, ehe es in den Lastwagen gefüllt und zum Bunker des Pelletnutzers gefahren wird.

Doch damit werden eben genau all jene Bestandteile zurückgehalten, die beim Kunden im Brenner Probleme verursachen könnten.



Vom Lager (rechts) geht es über den Trichter mit dem Sieb via Förderband in den Lkw.

„ENPLUS“: SCHLAGARTIG BESSERE QUALITÄT

Die Verschlackung in Pelletheizungen, die durch das Verklumpen von Asche eintritt, ist ein großes Ärgernis. Es führt rasch zur Verunreinigung, die im schlimmsten Fall sogar zur Zerstörung des Kessels beiträgt – verantwortlich gemacht wird dafür meist schlechte Holzpelletqualität. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, konzipierte das Deutsche Pelletinstitut (DEPI) im Jahr 2010 gemeinsam mit dem österreichischen Pelletverband und einer Forschungseinrichtung ein Zertifizierungssystem, das fortan maximale Qualitätsstandards setzen sollte: das „ENplus“-Gütesiegel. Auf dieses können auch Hedrich-Pelletkunden vertrauen.

Grenzwerten für die „Ascheerweichungstemperatur“ verhindert, dass aus der pulverigen Asche eine zähe Masse entsteht, die nach dem Abkühlen zur gesteinartigen Schlacke wird – für den Nutzer ist damit ein einwandfreier Heizbetrieb gewährleistet. Einmal damals ganz neuen Standard bot das System: Zwar konnten sich Verbraucher schon vor „ENplus“ an der bis heute bestehenden „DIN“-Norm orientieren. Sie beziehen sich jedoch einzig auf das Produkt selbst. Das „ENplus“-Siegel geht hingegen darüber hinaus, wie Sievers erläutert: „Das Entscheidende bei ‚ENplus‘ war von Anfang an, dass es nicht nur eine reine Produktzertifizierung war – also nicht nur: Wie gut oder schlecht ist das Pellet, wenn es hergestellt wird? Welche Werte muss es einhalten? S o n d e r n ebenso, dass die ganze Logistikkette mit der zertifizierte wird. Der Händler, der lose ‚ENplus‘-Ware zum Endkunden ausliefert, lässt sich ebenfalls zertifizieren.“ Und: „Die ‚ENplus‘-Zertifizierung ging von den Werten, welche ein Pellet einhalten muss, auch schon immer über die zugrundeliegende Norm hinaus.“

Das System unterscheidet zwischen Premiumpellets der Klasse A1, die über einen besonders niedrigen Aschegehalt verfügen,

und Pellets der Klasse A2 mit einem leicht höheren Aschegehalt. Die „HD Pellets“ der Firma Ante, die Hedrich-Kunden erhalten, gehören zur Klasse A1, erfüllen somit die höchsten Qualitätsanforderungen.

„Früher war es so: Da stand vielleicht auf der Ware, dass das Pellet im Werk bestimmte Werte eingehalten hat. Aber auf dem Weg zum Kunden ins Lager kann so viel passieren, wenn man die Pellets falsch behandelt. Wenn man sie nicht noch einmal absiebt, sie falsch lagert, sie zu schnell umschlägt, dann habe ich wieder viel Feinanteil – und da hilft es mir nicht, dass das Pellet mal im Werk gut war. Ich will natürlich, dass es in dieser Qualität auch bei mir im Lager landet“, verdeutlicht die Fachreferentin.

Das „ENplus“-Zertifizierungssystem sei bereits kurz nach seiner Entstehung in anderen europäischen Ländern umgesetzt worden und schnell ein großer Erfolg für den Markt geworden, erinnert sich Anna Katharina Sievers. „Es hat sich eigentlich direkt gezeigt, dass die Pelletqualität schlagartig besser wurde. Wir haben nachverfolgen können, dass die Reklamation wegen zu viel Feinanteil, wegen Verschlackung, wegen Kesselstörungen aufgrund mangelnder Pelletqualität rapide abnahmen“, berichtet die DEPI-Expertin. „Es hat wirklich funktioniert!“



Das „ENplus“-Signet auf einem Sack voll mit „HD-Pellets“.

Foto: Ante-Holz GmbH

DIE IDEE ZUM PELLETSIEB KOMMT VON EINER MÜHLE: VON HAUS AUS SIND DIE DOBELKES VERFAHRENSTECHNIKER

Die Anlage zum Sieben und Verladen der Pellets haben wir bei der Horbacher Mühle gekauft“, berichtet Sebastian Mehl, der Ehemann von Tilly-Hedrich-Geschäftsführerin Lena Mehl-Trappmann. Er hat sich viel um die Entstehung des neuen Firmensitzes in Langgöns gekümmert. Schaut man nach, wer und was sich hinter der genannten Quelle für die dort installierte Technik verbirgt, so stößt man auf eine traditionsreiche Müllerfamilie im Rhein-Sieg-Kreis. Aber was hat eine Mühle mit Pelletverladung zu tun, wie sie täglich bei Tilly Hedrich erfolgt (siehe oben)?

Dobelkes Urgroßvater erwarb sie später, im besagten Jahr 1912. „Seither sind wir Müller“, erzählt der Urgroßnenkel. Er ist Geschäftsführer der Horbacher Mühle Pellettransport GmbH, die die Sieb-Anlage für Tilly Hedrich gebaut hat. Denn vom Sieben verstehe so eine Müllerfamilie etwas, schmünzelt der Diplom-Kaufmann: Schrot, Grieß, Dunst und natürlich Mehl kommen aus Mahlgängen oder Walzenstühlen einer Mühle heraus – und müssen schließlich von einander getrennt werden. Im Wesentlichen

passiert das bis heute wie in historischen Windmühlen: durch Sieben! Hinzu kommt, dass die Mühle aus Neunkirchen-Seelscheid ihr Mehl bereits seit 1970 mit eigenen Silofahrzeugen weggefahren hat – also mit Lastwagen, die den jetzigen Pellettransportern schon sehr ähnlich waren. Das dabei erworbene Know-How nutzen die Horbacher bis heute. Und dann war da außerdem, wie bei so vielen kleinen Mühlen früher, eine eigene Landwirtschaft: Noch bis in die 1990er-Jahre gehörte sie zur

Horbacher Mühle. Das Bauerndasein gab man indes auf, konnte allerdings eine kleine Futtermittel-Firma übernehmen. Fortan versorgten Dobelkes die Eifel, den Westerwald oder den Hunsrück mit Futtermitteln. Und irgendwann sei eine Anfrage gekommen, ob man nicht ebenso Pellets fahren könne, wo man doch so viel Erfahrung mit Mehl und Futtermitteln, mit dem Lagern, Umschlagen, Transportieren habe, blickt Johannes Dobelke zurück.

„Von Haus aus sind wir also eigentlich seit vier Generationen schon immer Verfahrenstechniker“, unterstreicht der Diplom-Kaufmann. Nicht ohne Grund sei die aktuelle Bezeichnung für den Beruf des Müllers „Verfahrenstechnologie in Mühlen- und Getreidewirtschaft“: „Fördern, Sieben, Reinigen ist alles originär Verfahrenstechnik. So entstand das mit dem Pelletgeschäft praktisch von allein. Wir haben uns immer mehr mit dem Thema beschäftigt; 2002 bekamen wir das erste Pelletauto, das wir mit einem Fahrzeugbauer im niedersächsischen Melle gemeinsam entwickelt haben.“

Inzwischen hat das Unternehmen bundesweit 20 eigene Fahrzeuge im Einsatz, die Pellets befördern – und eben schon mehrfach Anlagen gebaut, mit denen man das Brennmaterial in ein Lager hinein- oder wieder herausbekommt sowie beim Umschlagen von Staub oder Fremdkörpern

trennen kann. Die größte Anlage, die die Horbacher Mühle bisher gebaut habe, stehe in Worms, erläutert der

Dabei seien, so Johannes Dobelke, bei der Planung viele individuelle Fragen zu berücksichtigen: Wie wird ge-



Johannes Dobelke im Lädchen der Mühle, die 20 Tonnen in 24 Stunden verarbeiten kann und damit zu den sehr kleinen zählt.

Firmenchef. Dort würden täglich ganze zehn Lastzüge umgeschlagen.

Praktisch laufe der Bau einer solchen Anlage, wie sie beim Beladen des Pelletfahrzeugs von Tilly Hedrich in Langgöns im Einsatz ist, so ab, dass die Horbacher Mühle eine CAD-Zeichnung anfertigt. Diese gehe an externe Firmen, die die Rohfertigung erledigen. Die Teile kommen von dort an den Horbach, wo in einer mühleneigenen Werkstatt der Zusammenbau und die Restfertigung erledigt werde.

luden? Wie hoch darf der Einfülltrichter sein? Steht die Anlage in einer Halle oder im Freien? Das Wissen um die Technik habe man sich dabei auch durch „Learning by doing“ angeeignet – und am Anfang durchaus „Lehrgeld“ bezahlt.

Wenngleich sich die Firma heute um die komplette Pelletlogistik kümmert, die Technik für Kunden bereitstellt: „Richtige“ Müller sind Dobelkes weiterhin. Auch die Kraft des Horbaches wird noch immer genutzt, obschon

Uwe Schmalenbach

„DAS WAREN SCHÖNE ZEITEN DAMALS“

DIE LANGE UNTERNEHMENSHISTORIE VON TILLY HEDRICH BEGINNT IN HÖRNSHEIM

Für warme Stuben zu sorgen, ist über 100 Jahre alte Tradition in der Familie von Lena Mehl-Trappmann. Sie führt, gemeinsam mit ihrer Mutter Uta, die Firma Tilly Hedrich und stellt damit schon die vierte Generation. Fester Zusammenhalt gehört untrennbar zum Unternehmen, wie ein Blick in die Firmengeschichte zeigt. Die nahm ihre Anfänge im frühen 20. Jahrhundert. Und zwar in der Hauptstraße in Hörnsheim.



Vermutlich hat Georg Hedrich nicht geahnt, was für einen Generationen prägenden Betrieb er schaffen würde, als er seinerzeit seine „Kohlenhandlung“ in dem Dorf Hörnsheim eröffnete, das gemeinsam mit Hochelheim 1968 zu der Gemeinde Hüttenberg zusammengeschlossen wurde. Der kleine Betrieb des Firmengründers befand sich damals in der Hauptstraße 4. Es handelte sich um einen Futler- und Kohlenhandel. Georg Hedrich und seine Ehefrau Elisabeth hatten fünf Söhne: Heinrich, Hermann, Albert, Wilhelm und Richard.

Heinrich heiratete später und wurde Vater von Werner, Erwin und Thea. „Die Familie lebte in einem ganz kleinen Häuschen in Großen-Linden“, erzählt Irma Hedrich. Sie war die Ehefrau von Werner und ist die Tante von Uta Trappmann und ihrem Bruder Hans-Heinrich Hedrich. Denn Werners Bruder Erwin wiederum war der Vater Trappmanns und Hans-Heinrich Hedrichs und somit der Großvater von Lena Mehl-Trappmann.

Umzug

Irma Hedrich kann von einigen Schilderungen ihres Gatten berichten. Als Heinrich Hedrich in das Haus seines Vaters Georg in Hörnsheim übersiedeln wollte, seien seine drei Kinder alles andere als begeistert über den bevorstehenden Umzug gewesen. „Die Geschwister hätten all ihre Freunde in Großen-Linden, die wollten nicht nach Hörnsheim ziehen“, beschreibt die 86-Jährige die damalige Situation.

Uta Trappmann versucht, die Hintergründe zeitlich einzuordnen: „Der Umzug muss Ende der 20er-, Anfang der 30er-Jahre gewesen sein. Da muss es den Laden von Georg schon zehn Jahre gegeben haben.“ Dieser habe bald einen Nachfolger für sein Geschäft gesucht – doch keiner seiner fünf Söhne wollte den Kohlenhandel übernehmen.

Auch Heinrich nicht, der schließlich im Zweiten Weltkrieg fiel. Doch dafür sollte sein Sohn,

Georgs Enkel Erwin, die Leitung des großväterlichen Betriebs übernehmen. Dass er diesen Schritt ging, war jedoch nicht zuletzt einem tragischen Unglück geschuldet: Erwin Hedrich, der eigentlich als Rangierer tätig war, verlor bei einem schweren Unfall den rechten Arm sowie das rechte Bein. Er war erst Ende 20, musste sechs Wochen lang im Krankenhaus behandelt werden. Eine bewegte Zeit für die Familie.

Uta Trappmann war zu jener Zeit noch ein Kleinkind, ihr Bruder Hans-Heinrich sieben Jahre alt. Weil er seinen Beruf nun nicht mehr ausüben konnte, fasste Erwin Hedrich einen Entschluss. „Er sagte zu meiner Mutter: ‚Lass uns das Geschäft übernehmen!‘“, erklärt Uta Trappmann. Dies geschah gegen Mitte bis Ende der 50er-Jahre.

Für Erwin Hedrich begann der neue Lebensabschnitt mit einer großen Herausforderung. Er musste lernen, alle Tätigkeiten fortan mit seiner linken Hand auszuüben. Uta Trappmann



Irma Hedrich berichtet von Erzählungen ihres Mannes.

mann berichtet davon, dass ihr erzählt wurde, dass ihr Vater nie den Mut verloren hat: „Er hat die Rechnungen geschrieben, hat gesagt: ‚Es muss auch mit der linken Seite gehen.“

Schneiderin

Die Mutter Uta Trappmann und Hans-Heinrich Hedrichs war Tilly Hedrich, nach der das

Familienunternehmen bis heute benannt ist. Das kam so: Tilly Hedrich war eigentlich Schneiderin von Beruf, doch nach der Geschäftsübernahme ebenso gefordert. Sie scheute die ungewohnte Arbeit nicht und fuhr höchstpersönlich mit dem Lkw Brennmaterial aus. „Mein Vater war Frührentner“, begründet Uta Trappmann und fügt schmunzelnd hinzu: „Ihr blieb ja nichts anderes übrig.“

Der Betrieb wurde auf Tilly Hedrich umgeschrieben und nach ihr umbenannt. Nach der Übernahme zog der Kohlenhandel bald um: Denn der Laden lief – so sehr, dass das Lager zu klein und das Geschäft in einer Halle in der Hörnsheimer Kleberstraße 8 untergebracht wurde, wo mehr Platz vorhanden war.

Neben anderen Angehörigen und Bekannten, war es ebenso für Werner Hedrich eine Selbstverständlichkeit, seinen Bruder zu unterstützen. Er arbeitete gleichfalls bei Tilly Hedrich mit, entlastete damit Erwins Familie enorm. Dies habe für ihn nie außer Frage gestanden, lächelt Irma Hedrich in Gedanken an ihren Ehemann.

Übernahme

Die Hilfe war auch nötig, weil die Firma mit der Übernahme durch Erwin und Tilly immer weiter ausgebaut wurde, sich mehr und mehr entwickelte. Erwin Hedrich selbst ließ es sich daher trotz seiner Behinderung nicht nehmen, gelegentlich mit dem Traktor Briketts, Eierkohle und Koks auszuliefern, die Ware abzuholen oder zu Kunden zu fahren, damit der Bedarf der Menschen in der Umgebung gedeckt werden konnte.

Cousin

Den Zusammenhalt prägten ebenso weitere Mitglieder der Familie. Elli Heinz, geborene Hedrich, ist auch eine Nachfahrin Georgs. Ihr Vater Albert war einer seiner Söhne – einer der Brüder von Uta Trappmanns Opa Heinrich. Oder, wie Frau Heinz das verwandtschaftliche Verhältnis lachend verdeutlicht: „Utas Vater war mein Cousin.“

Albert, der als Feinmechaniker arbeitete, wirkte gleichfalls kräftig im Familienbetrieb mit. „Wenn die Waggons abgeladen wurden, war mein Vater dabei“, erzählt Elli Heinz. Außerdem habe er Rechnungen ausgestellt, kassiert. Natürlich war auch Elli Heinz selbst dem Betrieb eng verbunden.

Mit ihrem Mann Volker hat

sie früher in der Kleberstraße gelebt – direkt gegenüber vom Hedrich-Lager. Volker Heinz hat sich ebenso besonders verdienstvoll in das Familienunternehmen mit eingebracht. Obwohl er eigentlich bei der Bundeswehr tätig war. Aber er habe ja bereits beim Bund einen Lkw gefahren, erklärt der 75-Jährige, warum er gerne bereit war, bei Bedarf einzuspringen. „Einen 3,5-Tonner.“ Wenn er keinen Dienst hatte, habe er bei Tilly Hedrich geholfen, fuhr mit dem Lkw Briketts, Eierkohle und Koks

er 1994 die Bundeswehr verließ, arbeitete Volker Heinz zudem über viele Jahre lang nebenher in der ehemaligen Raiffeisen-Tankstelle in Hüttenberg mit. Auch noch, als diese 2008 von Tilly Hedrich übernommen wurde. Bis vergangenen Dezember war der 75-Jährige aktiv.

Wandel

Dass Tankstellen zum Portfolio des einstigen Kohlenlieferanten hinzu kamen, ist ein Beispiel dafür, dass sich das heute in Langgöns ansässige Familien-

Bruder und langjähriger Geschäftsführer von Tilly Hedrich, war bereits als Kind sehr aktiv im elterlichen Betrieb und hat viel von dem Wandel miterlebt. „1959 hatten wir den ersten Ölkunden. Das war ein Arzt. Der hatte drei kleine Tanks im Keller.“

Ölkunde

Und so wie Heizöl dereinst ein innovatives Produkt darstellte, erinnert sich Hans-Heinrich Hedrich gleichfalls an die

MEHR SEHEN

Mit Ihrem Smartphone können Sie im HEDRICH HEROLD noch mehr sehen und erleben!

Laden Sie einmalig und kostenlos „PAPER.plus“ im „Google Play Store“ oder „Apple App Store“, starten Sie die App und wählen als Anbieter UPRESS. Dann scannen Sie mit der App Fotos, die dieses Symbol enthalten – und Sie sehen mehr.



Anfänge des Pelletgeschäfts: „Ein Ölkunde bei uns im Ort heizte auch mit Pellets, hatte aber noch keinen Lieferanten. Da kam er auf uns zu.“ Tilly Hedrich konnte dem Mann helfen. Der neue Brennstoff gefiel schließlich einem weiteren Kun-



Volker und Elli Heinz haben viele Fotos von Hedrich-Familienmitgliedern.

zu Kunden aus. „Immer, wenn Not am Mann war. Da hieß es dann: ‚Volker, kannst du mal!‘“, blickt Heinz lächelnd zurück. Als

unternehmen über Generationen hinweg stetig weiterentwickelte. Hans-Heinrich Hedrich, Uta Trappmanns älterer

den, der daraufhin sogar seine komplette Ölheizung gegen eine Pelletanlage austauschte, schildert Hans-Heinrich Hedrich. „So weitete sich das immer mehr aus.“

Zusammenhalt

Diese beeindruckende Entwicklung wäre gewiss nicht möglich gewesen, hätten nicht so viele Familienmitglieder und Freunde, wie etwa auch ein Busfahrer und weitläufiger Verwandter, tatkräftig mit angepackt, um die Inhaber des Traditionsunternehmens zu unterstützen. Elli Heinz denkt gerne zurück, lobt den engen Zusammenhalt: In der heutigen Gesellschaft sei eine so starke Bindung, das gemeinschaftliche Wirken aller Familienmitglieder in einem Betrieb, gar nicht mehr so selbstverständlich. „Das waren schöne Zeiten damals. Es war sehr familiär, und jeder hat mitgeholfen.“ Ein Charakter, der Tilly Hedrich bis heute prägt.

Andra de Wit

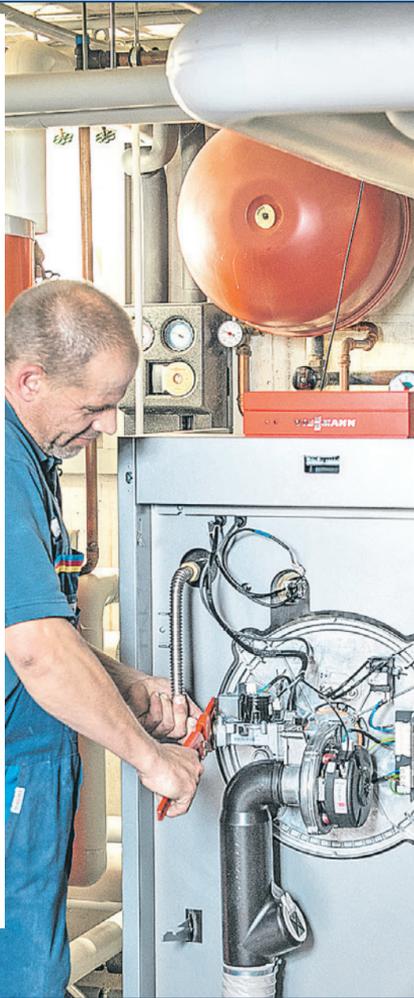


Diese alten Aufnahmen zeigen Firmengründer Georg Hedrich.

„DAS WIRD DIE LÖSUNG SEIN“

UNITI-VERBAND SPRICHT SICH FÜR EINSATZ VON E-FUELS IN DER ENERGIEWENDE AUS

Ab 2026 werden Ölheizungen verboten: Schlagzeilen wie diese zum Klimapaket der Bundesregierung haben eine Menge Hausbesitzer in jüngerer Vergangenheit verunsichert, obwohl der endgültige Text zum neuen Gebäudeenergiegesetz noch gar nicht fertig ist. Wie auch immer der gesetzgeberische Prozess ausgeht: Einige Fachleute sehen in „E-Fuels“, in synthetisch hergestellten Kraft- und Brennstoffen, einen Weg, die Energiewende hinzubekommen, ohne auf bisherige Heizungen und Verbrennungsmotoren verzichten zu müssen. Rechtsanwalt Elmar Kühn ist Hauptgeschäftsführer des „UNITI Bundesverbandes mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.“ Die Mitglieder des Vereins versorgen etwa 20 Millionen Menschen in Deutschland mit Heizöl und betreiben über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit Kühn (Foto unten rechts) sprach Uwe Schmalenbach über die mögliche Alternative zu fossilen Brennstoffen.



Wie ist im Moment die Stimmung bei den mittelständischen Mineralölunternehmen, von denen Sie über 90 Prozent vertreten?

Elmar Kühn: Wir haben natürlich erst einmal unsere Mitglieder informiert, was tatsächlich im Gesetz steht – und nicht, was in der Boulevardpresse verbreitet wird. Es gibt kein Verbot der Ölheizung! Bei Neuanlagen muss eben erneuerbare Energie mit eingebunden werden. Wir sind aber alle ganz gespannt, weil wir der Auffassung sind, dass flüssige Energieträger eine ganz tolle Lösung sind. Denn ich kann diese Energie gut speichern und abrufen, wenn ich sie brauche. Das wird bei vielen „Erneuerbaren“ schwieriger.

Sie sprechen die „E-Fuels“ an: Was ermöglichen die?

Elmar Kühn: Sie können als Diesel, Benzin und Heizöl eingesetzt werden und sind klima-

neutral. Damit kann man die gewohnten Vorteile der Speicherbarkeit, der Bevorratung und des Abrufs weiter genießen. Das wird die Lösung der Zukunft sein.

Kritiker halten entgegen, man müsse zur E-Fuels-Herstellung große Mengen Strom einsetzen. Haben wir dann nicht wieder das Dilemma, dass wir noch gar nicht genug „grünen“ Strom produzieren?

Elmar Kühn: Wir werden nie in der Lage sein, all den „grünen“ Strom, den wir in Deutschland brauchen, in unserem Land zu erzeugen. Wir haben zu viel Winter, zu viel Nacht und zu wenig Fläche. Darum werden wir auch zukünftig auf Energieimporte angewiesen sein. Und erneuerbaren Strom kann ich in Form von E-Fuels aus der ganzen Welt importieren. Ich kann ihn aus der Sahara, aus Australien oder von sonstwo auf der

Welt preiswert und problemlos zu uns transportieren. Es gibt so viel Sonnenenergie, die auf die Erde strahlt, dass wir unsere Versorgung zigfach sicherstellen könnten. Wir müssen daraus nur die entsprechenden Energieträger gewinnen. Außerdem kann ich in sonnenreichen Ländern die Kilowattstunde „Grünstrom“ für einen Cent erzeugen.

Einige Studien gehen davon aus, dass ein Liter E-Fuel „mittelfristig“ für einen Euro herzustellen wäre: Damit liegen wir aber doch erheblich über dem, was die Deutschen im Moment für einen Liter herkömmliches Heizöl gewohnt sind, oder?

Elmar Kühn: Das ist richtig. Wir reden aber über eine Zeitachse bis 2050 und gehen davon aus, dass wir dann sämtliche mineralische Kraft- und Brennstoffe durch synthetische abgelöst haben. Die Bei-

mischung kommt ja ganz langsam, bis ich nachher bei 100 Prozent bin. In der selben Zeit fallen die Preise. Kaufkraftbereinigt wird der Unterschied in 30 Jahren nicht mehr so groß sein, aber nominal wird es teurer. Doch wenn ich die Energiewende vorantreiben möchte, wird das letztlich auch etwas kosten, doch auf der Zeitachse betrachtet bleibt es für die Verbraucher bezahlbar.

Das klingt alles sehr positiv. Warum haben wir die Umstellung auf E-Fuels nicht schon längst erledigt? Die technische Grundlage dafür, die „Fischer-Tropsch-Synthese“, wurde bereits 1925 entwickelt.

Elmar Kühn: Warum man das nicht gemacht hat? Ganz einfach: Erst seit dem Pariser Klimaschutzabkommen (Anm. d. Red.: Es wurde im Dezember 2015 verabschiedet) ist CO₂ zu der harten Währung geworden, die es nun ist. Jetzt laufen überall ganz gewaltige Anstrengungen in Studien, in der Forschung, in Pilotprojekten. Zuvor gab es zwei Szenarien: Das Öl wird zu teuer und das Öl geht uns aus. Doch der Preis ist mit 50, 60 Dollar je Tonne eher moderat und einen Energiemangel haben wir niemals erlebt. Weil die befürchteten Probleme also nie eingetreten sind und vor allem die Versorgungssicherheit und Bezahlbarkeit im Vordergrund gestanden haben – und nicht die CO₂-Bilanz –, hat man entsprechend keine echten Alternativen zum Öl entwickelt.

Demnach war der Leistungsdruck nicht hoch genug. Was ist jetzt anders?

Elmar Kühn: Wir haben erkannt, dass die Erd Erwärmung gestoppt werden muss. Das geht nur, wenn ich aufhöre, fossile Energieträger einzusetzen. Aber die muss ich dann eben durch synthetische Gase und synthetisch hergestellte Kraft- und Brennstoffe er-

setzen – das ist die Lösung! Wenn es uns gelingt, die Sonnenenergie umzuwandeln und speicherbar zu machen, haben wir alle Probleme beseitigt. Dann brauchen wir keinen Atomstrom, keine Kohle, kein Öl, Gas. Aber ich muss in Regionen gehen, wo die Sonne stärker und länger scheint und die Energie von dort transportieren. Da das per Kabel nicht machbar ist und auch in Afrika die Sonne nachts nicht scheint, brauche ich einen Speicher, und das kann immer nur ein chemischer Speicher sein.

So wie E-Fuels?

Elmar Kühn: Ja, denn da sind E-Fuels deshalb besonders gut geeignet, weil sie bei Raumdruck und -temperatur lagerbar sind. Ich kann keinen Wasserstoff um die Welt fahren: Da brauche ich entweder 700 Bar oder minus 250 Grad, wenn ich eine Verflüssigung haben möchte und erhalte dann immer noch eine Energiedichte, die nur einem Fünftel jener von E-Fuels entspricht. Deswegen werden die Umwandlungsverluste, die ich bei

E-Fuels natürlich habe, durch den sehr einfachen und preiswerten Transport wieder ausgeglichen. Und es gibt noch einen weiteren Vorteil, den kein anderer Energieträger bringt: Ich kann sofort den gesamten Bestand von 1,4 Milliarden Fahrzeugen auf der Welt adressieren und jede Ölheizung in Deutschland, ich bin im Bestand wirksam und muss nicht erst warten, bis alles neu gemacht wird. Deswegen kann die Energiewende mit E-Fuels viel schneller gehen.

Warum ist das erforderlich?

Elmar Kühn: Sie müssen sehen, dass wir eine Zunahme der Verkehrsleistung haben. Wir rechnen damit, dass der Schwerlastverkehr noch einmal um 35 Prozent steigt – allein in den nächsten zehn Jahren! Und der Flugverkehr dazu um 65 Prozent, der Pkw-Verkehr um zehn. Also würde alles, was wir an Elektromobilität vielleicht auf die Straße bringen, durch die Mehrleistung gleich wieder aufgefressen. Wenn wir den Bestand nicht hebeln, wird die Energiewende misslingen.

Arbeiten die Lobbyisten der erdölexportierenden Ländern der Umstellung nicht entgegen?

Elmar Kühn: Sämtliche Länder, die Öl fördern, sind in der Lage, auch E-Fuels herzustellen: Die haben Meerwasser, das man entsalzen kann, die haben Sonne und Wind. Sie können die Alternative herstellen und statt ihres Öls verkaufen. Die wollen natürlich weiter wertschöpfen. Sie brauchen also einen Ersatz fürs Öl. Wir haben das vom „World Energy Council“ ausrechnen lassen: Die 120 ärmsten Länder der Welt können ihr Bruttonettoprodukt verdoppeln, wenn sie in die E-Fuels-Produktion einsteigen. Das ist ein genialer Nebeneffekt. Aber wichtig ist eben, den Ölländern eine Alternative zu bieten, und das ist nicht das Windrad in der Nordsee, sondern die E-Fuel-Fabrik in Saudi Arabien. Nur dann lassen die ihr Öl im Boden – und das muss eines unserer Hauptziele sein.



KOMPLIMENT FÜR TILLY HEDRICH

Ich bin überhaupt kein Stadtkind. Ich bin mit meinem Dorf verwurzelt, schmünzelt Nicole Schmidt. Für die Arbeit fährt die in der Gemeinde Biebertal Lebende nach Gießen. Daher kann die Versicherungskauffrau den 30-Euro-Tankgutschein gut gebrauchen, den sie im Preisausschreiben der vergangenen Ausgabe des HEDRICH HEROLD gewonnen hat (eine neue Chance gibt es in dieser Ausgabe auf Seite 2).

Bereits seit 27 Jahren ist Nicole Schmidt an ihrem Gießener Arbeitsplatz beschäftigt, hat im Laufe der Zeit verschiedene Abteilungen durchlaufen und ist nun in der Schadensregulierung tätig. Dabei gehe es unter anderem um Gutachterkosten und Rechnungen. Ihren Beruf übe sie sehr gern aus. „Es macht mir Spaß!“

Als Gruppenleiterin müsse sie einige Prozesse und Aufgaben steuern. Viel Verantwortung für die Mutter einer vierjährigen Tochter. In ihrer Freizeit findet die Biebertalerin einen Ausgleich beim Tischtennis. „Ich finde das ganz gut für die Reaktionsfähigkeit, und man könnte es theoretisch bis ins hohe Alter machen“, begründet sie.



Nicole Schmidt freut sich über ihren Tankgutschein.

Zudem schöpft die 45-jährige Kraft aus ihrem Umfeld: Ihre Eltern und ihre Schwester leben in ihrer Nähe, familiärer Zusammenhalt sei ihr wichtig. Daher schätzt Nicole Schmidt auch die Firma Tilly Hedrich. „Das ist sensationell, dass Generationen einen Familienbetrieb weiterführen. Das ist nicht selbstverständlich“, findet die Versicherungskauffrau. Zudem gefielen ihr inhabergeführte Unternehmen: „Die schauen einfach ganz anders auf den Umgang mit Kunden“, beschreibt die herzliche Rätselgewinnerin ihre Erfahrung.

Anzeige



TILLY HEDRICH GmbH & Co. KG



SCHWEFELARMES HEIZÖL  **PELLETS**  **KOHLN**
HEIZÖL-ADDITIVE  **SUPERHEIZÖL**  **NUSSKOHLE**
TANKVERMITTLUNG  **BRIKETT**  **TREIBSTOFFE**
NOTDIENST AN SONN- UND FEIERTAGEN 06403 - 5018 WWW.TILLY-HEDRICH.DE