

Pressemitteilung

30. Oktober 2017

Kein AUS für den Verbrennungsmotor - Mit E-Fuels alle Vorteile für die Klimawende nutzen

(Begrüßung Thomas Grebe, bft-Vorstandsvorsitzender)

Meine Damen und Herren, diese 15 Monate hatten es in sich!

Traditionell überlasse ich den Rückblick auf das vergangene Verbandsjahr unseren Geschäftsführern Graf Bülow und Herrn Zieger, die im internen Teil der Jahreshauptversammlung morgen Vormittag den Rechenschaftsbericht gegenüber den Mitgliedern abgeben werden.

Gestatten Sie mir aber trotzdem einige Minuten Rückblick auf die drei wichtigsten Themen des vergangenen Jahres: Von Beginn an beschäftigte uns in vielen Terminen die Neuvergabe der Bundesautobahntankstellen durch die Tank & Rast GmbH. Die unter Renditegesichtspunkten durchaus nachvollziehbare Absicht der Tank & Rast, möglichst viele der Stationen über das sogenannte Auktionsverfahren zu vergeben, bedeutet nach meiner Erfahrung den Ausschluss des freien Tankstellen-Mittelstands aus diesem wichtigen Teilmarkt.

Über mehrere Monate kam es zu einer Art Stillstand bei den Gesprächen zwischen den großen Marktteilnehmern und der Tank & Rast. Da aber ein eindeutiger Terminplan und somit auch eine klare Deadline feststanden, arbeitete sozusagen die Zeit für Tank & Rast und gegen uns. Gemeinsam mit den Kollegen von UNITI ergriffen wir daher die Initiative. UNITI und bft begannen jeweils bilaterale Verhandlungen mit der Tank & Rast. Oberste Priorität hatte dabei der Verbleib des größtmöglichen Anteils am Autobahntankstellennetz im Quoten-Vergabeverfahren.

Die obere Grenze war dabei durch die bestehenden Vorgaben des Bundeskartellamts auf 49% Marktanteil festgeschrieben.

Diese Obergrenze haben wir erreicht, wenn auch unter Hinnahme einer deutlich gestiegenen Vergütung für die Tank & Rast. Dafür wurden wir aus dem Markt durchaus auch gescholten, denn aus Sicht einiger großer Marktteilnehmer war der sich nun ergebende Vergütungssatz zu hoch.

Meine Damen und Herren, wer als Teilnehmer des aktuellen Auktionsverfahrens einen Blick auf die bisher erbrachten Gebote werfen durfte, mag sich dazu seine eigene Meinung bilden.

Ich persönlich bin über das im Auktionsverfahren schon jetzt erreichte Vergütungsniveau schlichtweg entsetzt, wenn auch nicht wirklich überrascht. Realistische Erfolgchancen hat der Mittelstand in diesem Verfahren definitiv nicht. Ich sehe mich daher durchaus darin bestätigt, dass es richtig für den Mittelstand war, in diesem Vergabeverfahren die Initiative selbst zu ergreifen. Und ich glaube, ich stehe damit nicht alleine.

Der zweite Dauerbrenner im vergangenen Jahr war die **Novellierung des Energiesteuergesetzes**. Hier waren für unsere Branche zwei wichtige Änderungen vorgesehen: Zum einen die Abschaffung der Steuerpräferenz für Autogas, zum anderen die Streichung des Paragraphen 60, also des mühsam verankerten Anspruchs auf Rückerstattung der Energiesteueranteile bei großen Forderungsausfällen.

Die Abschaffung der Steuerbegünstigung für Autogas trifft wiederum besonders den Mittelstand. Einigen der derzeit durch die Medien geisternden Probleme, insbesondere Feinstaub und NOx, wäre durchaus gut durch den Einsatz von flüssiggasbetriebenen Fahrzeugen zu begegnen. Umso mehr fehlt mir das Verständnis dafür, dass man mit der Abschaffung der Steuerbegünstigung diesem durch mittelständische Unternehmen erfolgreich im Markt etablierten Kraftstoff erneut große Hürden in den Weg legt.

Der schlussendlich in zähem Ringen erreichte Kompromiss, den Steuervorteil zumindest in mehreren Stufen über fünf Jahre auslaufen zu lassen, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Bei mir verbleibt jedoch ein fader Beigeschmack insofern, als dass es dabei erneut zu einer Ungleichbehandlung zwischen Autogas und Erdgas im Kraftstoffmarkt gekommen ist.

Der Versuch, den § 60 Energiesteuergesetz abzuschaffen, ist offenbar eine Herausforderung, der sich jeder Vorstand des bft mindestens einmal in seiner Amtszeit stellen muss.

Vielen Parlamentariern, aber auch vielen Branchenteilnehmern ist die immense Bedeutung dieser Regelung offenbar vollkommen unklar. Deshalb sage ich an dieser Stelle nochmals in aller Deutlichkeit: Es geht nicht darum, den Mineralölhändlern im Falle des Ausfalls von Forderungen den verauslagten Energiesteueranteil zu erstatten. Und es geht schon gar nicht darum, Lieferanten die Verantwortung für die Prüfung der Kreditwürdigkeit der von ihnen belieferten Kunden abzunehmen. Es geht ausschließlich darum, dass dem mittelständischen Handel durch die Streichung des § 60 die Kreditlinien beim Einkauf von Kraftstoffen schlichtweg halbiert worden wären.

Diese Tatsache den politischen Entscheidern überzeugend nahezubringen, war eine anspruchsvolle Aufgabe, die wir gemeinsam mit allen betroffenen Verbänden und vor allem mit tatkräftiger Unterstützung aus dem Kreis unserer Mitglieder gemeistert haben. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle nochmals ausdrücklich bei all jenen bedanken, die über Briefe oder persönliche Kontakte zu ihren jeweiligen Bundestagsabgeordneten einen wichtigen Beitrag zu diesem Erfolg geleistet haben.

Der Erfolg dieser Aktion sollte jeden Unternehmer unserer Branche bestärken, über den Kontakt zu seinem Wahlkreisabgeordneten die Sorgen und Nöte, aber auch die Leistungen der mittelständischen Mineralölwirtschaft zu kommunizieren.

Denn eins ist sicher: Andere Interessengruppen tun dies bereits sehr intensiv.

Der dritte große und bestimmende Komplex war die allgegenwärtige Energiewende. Ein Thema, das uns maßgeblich im vergangenen Jahr beschäftigte und uns ganz sicher auch in Zukunft weiter umtreiben wird.

Allem voran das Erneuerbare Energien Gesetz. Mit demnächst 25 Milliarden Euro Umfang ist es eines der teuersten Umweltprojekte bisher und nahezu ein Fass ohne Boden. Eine Folge dieses Gesetzes ist die staatlich geregelte vom Verbraucher subventionierte Erzeugung von Strom, den zumindest zum Zeitpunkt der Produktion oft niemand braucht. Im gesamten Regelwerk wird aber die Speicherung von Strom z. B. in Pumpspeicherkraftwerken nicht gefördert. Was passiert also? Der Strom wird gegen die

Zahlung einer Gebühr an das benachbarte Ausland verschenkt, was uns als Verbraucher allein am Muttertag des vergangenen Jahres ein Aufgeld von rund 20 Millionen Euro beschert hat. Die vielen Windräder, die sie in der Landschaft stehen sehen, erhalten Vergütungen, sobald der Wind weht. Dabei ist es egal, ob der so produzierte Strom benötigt wird oder ob die Anlagen vom Netzbetreiber aufgrund von Überproduktion geradeabgeschaltet sind. Auch wenn dieses fragwürdige System durch die letzten Änderungen im EEG etwas entschärft wurde, bleiben solche Garantievergütungen wirtschaftlicher Irrsinn.

Andererseits wird es auf Dauer selbstverständlich notwendig sein, unseren Energiebedarf verstärkt durch erneuerbare Energien zu decken. Aber gerade für den Mobilitätssektor ist es sehr schwer, adäquate Ersatzprodukte für die etablierten Kraftstoffe zu finden. Auch wenn die Bundesregierung und andere interessierte Kreise ständig davon reden, dass die E-Mobilität der einzig gangbare Weg in die Zukunft ist, überzeugt mich das nicht. In Ermangelung geeigneter Stromspeicher werden konventionelle Kraftwerke weiter in Betrieb gehalten. Der derzeitige Kohleanteil am Energieträgermix bei der deutschen Stromerzeugung führt die Elektrifizierung von Verkehrs- und Wärmesektor aus umweltpolitischer Sicht ad Absurdum.

Insbesondere im Straßenverkehr sind die derzeit erhältlichen Akkumulatoren nicht nur leistungsschwach im Vergleich zu flüssigen Energieträgern, sondern auch Bedenklich im Hinblick auf die bei ihrer Herstellung anfallenden Emissionen. Gleichzeitig entstehen aufgrund der benötigten Rohstoffe neue Abhängigkeiten zu Produktionsländern, deren Sicherheit fragwürdig und deren Produktionsbedingungen unwürdig sind.

Was wir vielmehr brauchen, ist Technologieoffenheit. Technologieoffenheit im politischen Denken, aber auch in Forschung und Entwicklung.

Und genau in diese Richtung weist die aktuelle Studie der Mineralölwirtschaft, die wir gemeinsam mit unserem Dachverband MEW, dem MWV und dem IWO auf den Weg gebracht haben. Sie zeigt Wege auf, auch zukünftig saubere und bei der Verbrennung CO₂-neutrale flüssige Kraftstoffe im Verkehrssektor einzusetzen. Diese sogenannten eFuels haben die gleiche Energiedichte wie die etablierten fossilen Kraftstoffe und sind in vorhandener Infrastruktur zu Lagern und zu Transportieren. In den bereits bestehenden Tanklagern vorgehalten, stellen sie den erforderlichen Energiespeicher dar. Darüber

hinaus sichern sie den Verbleib zumindest eines Teils der Wertschöpfung bei uns in Deutschland.

Produziert werden diese eFuels sinnvollerweise unter Einsatz regenerativer Energie. Stark vereinfacht gesagt wird dazu mittels Elektrolyse Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff zerlegt. Der Umgebungsluft entzieht man schädliches CO₂ und setzt aus dem darin enthaltenen Kohlenstoff und dem vorher gewonnenen Wasserstoff regelrechte Designer-Kraftstoffe neu zusammen.

Der Einsatz dieser eFuels bietet viele Vorteile gegenüber dem Elektroantrieb in seiner Reinform. Und mit überschüssigem erneuerbarem Strom hergestellte Kraftstoffe verbessern die CO₂-Bilanz Deutschlands sofort und nachhaltig.

Nun mag man einwenden, dass hier in Deutschland die Sonne nicht intensiv genug scheint und der Wind nicht häufig genug weht. Das mag richtig sein, gilt ganz ähnlich aber auch für reine Elektrofahrzeuge. Deshalb ist es auch notwendig, das Thema Energiewende nicht nur auf Deutschland zu beziehen, sondern mindestens europaweit, wenn nicht weltweit zu denken.

Den oft vorgebrachten Einwand, man benötige 30 000 Windräder mehr beim Einsatz von eFuels gegenüber der Verwendung von reinen Elektro-Fahrzeugen kann ich nicht nachvollziehen. Den Studien, aus denen sich solche Verhältniszahlen ergeben, liegen meines Erachtens nach fragwürdige Annahmen zugrunde. Aber selbst, wenn ich mal unterstelle, dass diese Größenordnung stimmt, ist das nicht das finale Argument gegen eFuels. Denn diese Windräder und Photovoltaikanlagen müssen nicht in Deutschland stehen. Strom zu transportieren ist aufwendig und verlustreich. Ganz anders flüssige Kraftstoffe. Die kann man in entsprechende Behälter füllen und relativ preiswert und umweltfreundlich über die Weltmeere verfrachten.

Es mag sein, dass die Effizienz von der Erzeugung bis zum Verbrauch bei der Verwendung von eFuels etwas schlechter ist, als der Einsatz reiner Elektro-Antriebe. Aber entscheidend wird die Akzeptanz der Verbraucher sein. Und die ist sicherlich ungleich größer für einen sanften Migrationsprozess über eFuels, an dessen Ende nach meiner Überzeugung ohnehin der Einsatz von Wasserstoff stehen muss.

Die einseitige Ausrichtung auf Elektrofahrzeuge und die derzeit damit einhergehende

einseitige Förderung dieser Technik wird der Wasserstofftechnik den Markteintritt auf lange Zeit verbauen. Unter technologieoffenen Rahmenbedingungen müssen konventionelle Kraftstoffe, Elektroantrieb, eFuels, LPG, CNG, LNG und zukünftig auch Wasserstoff chancengleich gegeneinander antreten. Aber scheinbar ist das derzeit politisch nicht gewollt.

Sogenannte ThinkTanks lancieren Pressemitteilungen in großer Zahl, und die öffentliche Meinung bewegt sich scheinbar nur noch in Richtung Elektro-Mobilität. Die politischen Entscheidungsträger werden von diesem Trend regelrecht getrieben. Allem voran das Erneuerbare Energien Gesetz. Mit demnächst 25 Milliarden Euro Umfang ist es eines der teuersten Umweltprojekte und so werden nach altbekanntem Muster wieder Prämien, also Subventionen, ausgelobt. Mit übrigens nur sehr bescheidenem Erfolg.

Zudem kommen diese Fördergelder in ganz überwiegendem Maß bei jenen an, die sich auch ohne Subvention ein teures Elektroauto anschaffen könnten. Nehmen Sie es mir nicht übel, ich prophezeie der Elektromobilität ein ähnliches Schicksal wie den Erdgasautos. Knapp 20 Jahre Subvention haben diese Sparte nicht über die Stufe eines Nischenprodukts hinausbringen können.

Warum?

Nun, einer breiten Schicht bleiben Elektro-Fahrzeuge derzeit schlicht aufgrund der hohen Anschaffungskosten verwehrt. Und die vielen offenen Fragen zur Akku-Technik, insbesondere zum Wert der Fahrzeuge beim Wiederverkauf nach einigen Jahren, werden vom Verbraucher als großes Risiko gesehen. Neben der Reichweitenproblematik bestehen trotz anderslautender Studien der Versicherungswirtschaft auch noch große Bedenken in der Frage der Unfall-Sicherheit.

Und nicht zuletzt bildet Elektro-Mobilität bestenfalls die Antwort auf die Probleme in den Ballungsräumen. Aber hier gibt es Elektro-Mobilität und autonomes Fahren ohnehin schon lange. Es nennt sich hier schlicht S- oder U-Bahn. Für die Menschen, die wie ich im ländlichen Raum leben und die viel stärker auf das Auto angewiesen sind, stellen Elektrofahrzeuge derzeit keine überzeugende Alternative dar. Ich kann daher die politisch verantwortlichen nur davor warnen, die Lösungen für die Zukunft ausschließlich auf die Bewohner von Ballungsräumen auszurichten, damit nicht noch mehr Menschen das Gefühl

gewinnen, dass ihre Probleme nicht mehr berücksichtigt werden.

Nur, wenn eine Technologie von der breiten Masse der Verbraucher akzeptiert wird, kann sie im Markt erfolgreich sein. Das war beim CNG nicht der Fall und ist es, zumindest nach meiner derzeitigen Einschätzung, auch beim Elektroantrieb nicht. Die Politik geht das Risiko ein, Antworten auf Zukunftsfragen zu geben, die der Wähler zumindest in der Masse zurzeit noch nicht stellt. Wenn dann der Eindruck entsteht, dass dabei gleichzeitig Antworten auf die Frage nach dem Fortbestand der Arbeitsplätze in einer deutschen Schlüsselindustrie ausbleiben, wird die Unzufriedenheit bei den Menschen weiter wachsen.

Und uns hier im Saal, als Akteure der Tankstellen-Branche, fallen sicher noch ganz andere Stolpersteine zum e-Antrieb ein. Ladesäulen ohne PTP-Zulassung, unbekannte Anforderungen an TÜV-Prüfungen und oftmals fehlende Anschlussleistung für Schnelllade-Stationen sind nur drei davon. Gestatten Sie mir hier noch einen kleinen Seitenhieb: Kürzlich musste ich lesen, dass die Stromwirtschaft die heterogene Abrechnungslandschaft an den Ladesäulen als Problem erkannt hat. Viel bequemer soll es jetzt werden, nach dem sich die großen Beteiligten zu einer gemeinsamen Abrechnungsplattform zusammengefunden haben.

Schön bequem bundesweit mit einer Chipkarte laden und bargeldlos zahlen. Wettbewerb und Preistransparenz ade! Sollte das nach deutschem Kartellrecht tatsächlich möglich sein, schlage ich eine einheitliche unternehmensübergreifende Kartenabrechnung auch für konventionelle Kraftstoffe vor. Ich befürchte jedoch, dass die Mitarbeiter von Herrn Mundt und Herrn Prof. Engelsing hier doch sehr schnell intervenieren würden.

Zum guten Schluss fürchten viele Autofahrer auch, wie ich finde durchaus zu Recht, dass sich die Oligopolsituation, die wir laut Kartellamt im Kraftstoffmarkt vorfinden, massiv verschärft, wenn wir die Öl-Konzerne durch Strom-Konzerne ersetzen.

Ich appelliere deshalb vehement dafür, die Zukunft der Energiewirtschaft technologieoffen, marktwirtschaftlich und global zu strukturieren. Verkaufsverbote für konventionelle Fahrzeuge, Fahrverbote in Großstädten oder gar ein generelles Verbot von Verbrennungsmotoren stehen nicht für Technologieoffenheit.

Doch genau solche existenzbedrohenden Szenarien drohen unserer Branche und unserem Land derzeit. In den überaus schwierigen Verhandlungen zur Bildung einer

Bundesregierung kann die Zukunft der Mobilität leicht zur Verhandlungsmasse verkommen. Ich kann den Mitgliedern des bft deshalb nur dringend raten, auf allen Ebenen politischen Einfluss geltend zu machen. Ihr Verband wird dies mit allen zur Verfügung stehenden

Mitteln tun, doch jede Unterstützung vor Ort bei Ihren gewählten Abgeordneten ist überaus wichtig und ganz sicher auch hilfreich. Nehmen Sie politischen Einfluss, unterschätzen Sie nicht die Wirkung, die Sie so erzeugen können. Das gleiche gilt im Übrigen auch für Überlegungen zur Fortentwicklung des von mir vorhin gescholtenen Erneuerbare Energien Gesetz, insbesondere zur Finanzierung der darin vorgesehenen Maßnahmen.

Aktuell wird hier in Berlin sozusagen noch unter Ausschluss der Öffentlichkeit darüber diskutiert, wie man zukünftig die gigantischen Kosten der Energiewende verteilen könnte. Steuerfinanziert aus dem Bundeshaushalt, via CO₂-Zertifikatshandel oder einfach per Umlage auf die fossilen Energieträger.

Hier wird sich ganz sicher eines der wichtigsten Handlungsfelder für unseren Verband in den kommenden Monaten auftun. An die haushaltsfinanzierte Lösung glaube ich persönlich nicht, aber ich kann natürlich nicht voraussehen, wie spendabel unser neuer Finanzminister sein wird. Eine Kostenumlage über eine höhere Besteuerung von fossilen Kraftstoffen lässt sich bei genauem Hinsehen nur ideologisch begründen, nicht jedoch aufgrund der realen CO₂-Emissionen. Deshalb betrachte ich diese Überlegungen als rein theoretisches Gedankenspiel.

Die Ausweitung des Zertifikatshandels hingegen ist durchaus vielversprechend, kann aber nur dann wirklich funktionieren, wenn dieser Handel nicht nur innerdeutsch, sondern zumindest europäisch, oder besser gar global organisiert wird. Sicher ein anspruchsvolles Vorhaben. Gelingt das nicht und führt man den Zertifikatshandel quasi im Alleingang nur in Deutschland ein, verschlechtert man die internationalen Wettbewerbsbedingungen unserer Wirtschaft enorm. Das wird der Wähler sicher nicht als Wahrnehmung seiner Interessen werten. Ich erwarte deshalb von der neuen Bundesregierung, wie auch immer sie aussehen sollte, diese Wettbewerbsfähigkeit immer im Auge zu behalten, und sie nicht durch ideologisch getriebene Gesetzesvorstöße leichtfertig aufs Spiel zu setzen.

Ich erwarte ohnehin von den politisch Handelnden ein hohes Maß an Fingerspitzengefühl in der Frage, wie wir die zurzeit vorzufindende gute Konjunktur in Zukunft erhalten können.

Denn wer genau hinschaut, erkennt, dass die guten Konjunkturdaten zuallererst auf externen Einflüssen beruhen. Das sind vor allem die derzeit niedrigen Energiepreise und die – wie ich finde – äußerst ungesunde Niedrigzinspolitik der EZB. Sobald einer dieser Faktoren wegbricht, gerät die Konjunktur sehr schnell in Gefahr. Eine Abkühlung der Konjunktur wäre natürlich auch ein Weg, die CO2 Emissionen in Deutschland schnell zu senken. Ob das jedoch dem Wählerwunsch entspricht wage ich zu bezweifeln.

Meine Damen und Herren, Politikerschelte ist simpel, die Probleme sind aber komplex. Und es liegt mir nicht, mich einfach in die Riege derjenigen einzureihen, die Politikerschelte betreiben, ohne gangbare Alternativen vorzuschlagen.

Die eben bereits erwähnte Studie der gesamten Mineralölwirtschaft soll genau dies leisten. Sie soll deutlich machen, dass die Mineralölwirtschaft verstanden hat, dass sie ein Teil des Problems ist. Sie soll aber auch zeigen, dass wir uns als Teil der Lösung sehen.

Meine Damen und Herren, so kurz nach der Bundestagswahl kann ich mir einige Gedanken zum Wahlergebnis nicht verkneifen.

Zunächst gab es fast unbeachtet, wie ich finde aber doch sehr bemerkenswert, auch eine gute Nachricht! Die Wahlbeteiligung war überdurchschnittlich hoch. Das ist unstrittig ein positives Faktum. Das war es aber dann auch schon mit den guten Nachrichten.

Obwohl es nicht unbedingt überraschend ausfiel, sind viele über das Wahlergebnis schier entsetzt. In den entwickelten Gesellschaften dieser Welt kann man allerdings fast überall ähnliche Strömungen beobachten:

Auch wenn neutral betrachtet die Lebenssituation in diesen Gesellschaften sich zumindest im Vergleich zum Rest der Welt stetig verbessert, fühlt sich ein wachsender Teil der Bevölkerung nicht mehr wahrgenommen. Eine breite Schicht aus der Mitte unserer Gesellschaft und gar nicht so sehr an den extremen Rändern, sieht sich in der politischen Landschaft nicht mehr vertreten. Und die wählt dann nicht mehr die Politikrichtung, die sie gerne wünscht, sondern aus gefühlt mangelndem Angebot und aus Unzufriedenheit

Gruppierungen, mit denen sie sich eigentlich auch nicht recht identifizieren kann. Der Wutbürger wird zum Protestwähler.

Daniel Kaddik

Geschäftsführer

Tel.: 030 / 8 09 50 45 21

presse@bft.de

Das Sprachrohr der freien Tankstellen

Der Bundesverband freier Tankstellen e. V. (bft) zählt über 520 unabhängige mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Tankstelle, Mineralöl- und Heizölhandel. Zusammen betreiben die Mitglieder mehr als 2.760 Stationen und damit fast jede fünfte Tankstelle im deutschen Netz. Die Mitglieder führen vielfach das bft-Warenzeichen und dokumentieren damit ihre Zugehörigkeit zum Verband und einen starken Auftritt an der Straße. Der bft und seine Mitgliedsunternehmen verstehen sich als Teil der Lösung auf dem Weg zur treibhausgasneutralen Mobilität und sehen die Tankstelle daher als modernen Anbieter für bestehende und erneuerbare Energien, zu denen unter anderem (grüner) Strom und Wasserstoff sowie nachhaltig biogene und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) gehören. In diesem Zuge hat der bft federführend gemeinsam mit dem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) die Initiative eFuel-Today ins Leben gerufen, die sich für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen stark macht (www.efuel-today.com).