



Mittelständische Energiewirtschaft
Deutschland e.V.

Dr. Steffen Dagger
Geschäftsführer

Jägerstraße 6
10117 Berlin
Telefon (0 30) 20 45 12 53
Telefax (0 30) 20 45 12 55
info@energiemittelstand.de

Berlin, den 14.11.2011

Positionspapier zur Studie „Mobilität der Zukunft“

1) Allgemeines

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland begrüßt die grundsätzlichen Ergebnisse der von ihr in Auftrag gegebenen, unabhängigen Studie der Freien Universität Berlin vom November 2011 „Mobilität der Zukunft – Perspektiven mittelständischer Tankstellen als Versorger von Biokraftstoffen, Strom, Wasserstoff und Gas“.

Der Vergleich der Energieträger im Mobilitätssektor zeigt, dass Verbrennungsmotoren mittelfristig das Rückgrat der Mobilität in Deutschland bilden werden. Somit behält die Mineralölwirtschaft ihren Spitzenplatz als Hauptversorger im Mobilitätsbereich auch in Zukunft.

Die Mittelständische Energiewirtschaft unterstützt Energieträger wie Biokraftstoffe, die Brennstoffzelle oder Strom/Elektromobilität. Die öffentliche Diskussion der letzten Jahre hat allerdings gezeigt, dass diese in der öffentlichen Diskussion mit überzogenen Erwartungen konfrontiert werden. Die durchaus erfolgversprechenden Anwendungen dieser Technologien stehen derzeit erst in den Startlöchern und sind für einen flächendeckenden und übergreifenden Einsatz noch lange nicht ausgereift. Wir unterstützen Biokraftstoffe als sinnvolle Ergänzung konventioneller Brennstoffe. Nennenswerte Marktanteile sind aber auch in diesem Sektor vorerst nicht zu erwarten, da diesem Energieträger unter anderem technische Grenzen gesetzt sind.

Die Bedeutung des Mittelstandes wird zunehmen als wichtige Säule der deutschen Kraftstoffimporte. Da er keine eigenen Raffinerien unterhält, muss der Mittelstand entweder auf die Raffinerieprodukte der großen Mineralölkonzerne zurückgreifen oder selbst Energieprodukte importieren. Deshalb ist der Import eine Domäne des deutschen unabhängigen Energiemittelstandes, der bereits heute rund 1/3 der deutschen Gasöle importiert. Da in Zukunft rund 25 Prozent aller europäischen Raffinerien zur Disposition

stehen, wird die Relevanz der Importe durch die Verknappung der Raffineriekapazität steigen.

Position:

- In Deutschland ist der Anteil der unabhängigen mittelständischen Betriebe im Mineralölmarkt besonders groß. Der Mittelstand benötigt faire Wettbewerbsbedingungen, um sich im Markt gegenüber den großen Konzernen behaupten zu können.
- Der MEW fordert von der Politik, den Wettbewerb zu fördern und die Wettbewerbsstrukturen in Europa nicht durch politische Regelungen zu verzerren, die zunehmende Vorschriften und Bürokratieauflagen für mittelständische Unternehmen zur Folge haben. Ein Beispiel dafür waren die Auflagen des jüngst diskutierten Geldwäschegesetzes für Betriebe, Personalien von den Kunden speichern zu müssen und einen „Geldwäschebeauftragten“ zu benennen.
- Gleichzeitig ist die Politik aufgefordert, sich mit dem vom Bundeskartellamt festgestellten „marktbeherrschenden Oligopol“ auf dem Tankstellenmarkt auseinanderzusetzen (vgl. „Sektorenuntersuchung Kraftstoffe“, 2011). Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbssituation sind zu entwickeln und Einwirkungen, die wettbewerbshindernd wirken können, sind zu vermeiden.

2) Biokraftstoffe

Die Studie zeigt, dass bis zum Jahr 2020 maßgeblich konventionelle Biokraftstoffe wie Biodiesel, Bioethanol sowie in geringem Umfang Biomethan eine Rolle spielen. Synthetische Biokraftstoffe sind vor 2020 nicht in marktrelevanten Mengen zu erwarten. Die weitere Entwicklung des Biokraftstoffsektors ist in erster Linie von den nationalen und internationalen Rahmenbedingungen abhängig.

Position:

- Der MEW hält die Kombination aus fossilem Kraftstoff und Biokraftstoff der 1. Generation auf absehbare Zeit für die dominierende Energieversorgung im Verkehr. Wir unterstützen die Förderung reiner Biokraftstoffe, deren Stärkung auch im aktuellen Koalitionsvertrag verankert ist. Der Ausweitung der Zumischung von Biokomponenten sind nach dem E10-Debakel Grenzen gesetzt worden. Kraftstoffe müssen zum einen zu den vorhandenen Motoren passen. Zum anderen muss die Leistungsgrenze der gesellschaftlichen Akzeptanz von Biokraftstoffen berücksichtigt werden. Schließlich muss die Politik der Kritik seitens der Umweltverbände begegnen, inwiefern Biokraftstoffe tatsächlich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.
- Aus Qualitätsgründen und aus Gründen der so genannten „Tank-Teller“-Diskussion müssen schnellstmöglich Biokraftstoffe der 2. Generation auf den Markt kommen. Wir halten eine verstärkte Forschungspolitik in diesem Bereich für dringlich. Vor dem Hintergrund einer möglichen Wettbewerbsverzerrung sollte darauf geachtet werden, dass dem Handel ausreichende Mengen dieses Biokraftstoffes zur Verfügung stehen.

- Die Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen ist uns wichtig. Ihr Nachweis muss aber für den Mittelstand handhabbar sein. Wir wünschen uns ein einfaches und stringentes System der Nachhaltigkeits-Nachweisführung, das die begrenzten Personalressourcen mittelständischer Betriebe berücksichtigt.
- Eine rechtliche Besserstellung der Mitverarbeitung von Biokomponenten im Raffinerieprozess, das sogenannte ‚Co-Hydrotreating‘, lehnen wir ab, insbesondere wenn dadurch einzelnen Raffinerien in Deutschland Vorteile verschafft werden. Dieses Verfahren ist fast ausschließlich in wenigen Raffinerien einzelner großer Mineralölkonzerne umsetzbar. Es hätte eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Mittelstandes zur Folge.

3) Erdgas; Autogas (LPG)

Die Studie zeigt, dass dem Energieträger Erdgas mittelfristig eine Brückenfunktion im Mobilitätssektor zukommen kann. Derzeit spielt Erdgas im Mobilitätssektor jedoch noch keine größere Rolle. Die zusätzlichen Investitionskosten von Erdgassystemen an Tankstellen einerseits und die geringe Erdgasfahrzeugdichte andererseits ermöglichen derzeit keinen wirtschaftlichen Betrieb. Deshalb ist eine Investition in diesen Energieträger gerade für mittelständische Betriebe schwierig, die aufgrund ihrer Betriebsgröße im Gegensatz zu großen Konzernen keinen finanziellen Spielraum für Quersubventionen haben.

Ein anderes Bild zeichnet sich beim Energieträger Autogas (LPG). Gerade mittelständische Unternehmen haben diesen Energieträger in Deutschland schnell und in größerem Ausmaß an ihren Tankstellen eingeführt. Autogas bietet mittelständischen Energiehändlern den Vorteil sehr wettbewerbsfreundlicher Bedingungen. Seine flüssige Konsistenz ermöglicht es je nach Standort, diesen Energieträger wirtschaftlich und offen zu handeln - unabhängig von bestehenden Energieleitungsnetzen.

Position:

- Um den Wettbewerb im Mobilitätsmarkt zu erhalten, darf Erdgas gegenüber Autogas nicht steuerlich bessergestellt werden.
- Sofern die Politik an mehr Erdgas im Mobilitätsbereich interessiert ist, müsste sie Bedingungen schaffen, die es mittelständischen Unternehmen erleichtert, in den Markt zu gelangen. Eine Möglichkeit wäre die zeitlich befristete finanzielle Unterstützung mittelständischer Unternehmen durch steuerliche Anreize bei der Investition in Erdgastankstellen.

4) Strom/Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität wird aktuell besonders stark in der Öffentlichkeit diskutiert. Wir stehen dieser Technologie positiv gegenüber, sehen aber, dass sie noch vor großen Herausforderungen steht. So hängt die Umweltverträglichkeit dieser Technologie vor

allem vom Strommix ab. Probleme wie zum Beispiel die geringe Reichweite oder die hohen Kosten führen dazu, dass die Elektrotechnologie für einen flächendeckenden und übergreifenden Einsatz noch lange nicht ausgereift ist. Die Autoren der Studie betonen, dass eine öffentliche Ladeinfrastruktur Voraussetzung für den langfristigen Erfolg von Elektrofahrzeugen ist. Ebenso sehen die Autoren die Gefahr der Abhängigkeit von einigen wenigen Versorgern. Voraussichtlich werden die Ziele, die sich die Bundesregierung hinsichtlich Elektromobilität gesetzt hat, bei weitem nicht erfüllt werden.

Position:

- Mittelständische Tankstellenunternehmen können sich grundsätzlich vorstellen, sich im Bereich Elektromobilität wirtschaftlich zu engagieren. Dies beispielsweise im Bereich von Schnellladern oder Batteriewechselsystemen.
- Wir warnen davor, mit Einführung der Elektrotechnologie im Mobilitätsbereich das derzeitige Oligopol im Mineralölmarkt durch ein Monopol der großen Stromversorger zu ersetzen. Der unabhängige Mineralölmittelstand versteht sich als Wettbewerbselement im Mineralölmarkt. Wir sehen die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zum Beispiel im Bereich der Abrechnung von Energie über so genannte ‚Flottenkarten‘ von Unternehmen. Mit diesen Karten werden Kunden an bestimmte, meist große Energieanbieter gebunden. Da alle Leistungen aus einer Hand angeboten und abgerechnet werden, leiden die Angebotsvielfalt und der Wettbewerb.

5) Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie

Die Studie zeigt, dass es noch großer Forschungsdurchbrüche bedarf, bevor die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Mobilitätsbereich marktfähig ist. So ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt unklar, ob sich diese Technologie im Privatfahrzeugbereich überhaupt durchsetzen wird.

Position:

- Die mittelständische Mineralölwirtschaft ist grundsätzlich wirtschaftlich an der Wasserstofftechnologie interessiert. Wasserstoff ist ein flüssiger Energieträger und nicht zwangsläufig an bestehende Energieleitungen gebunden. Somit ist er prinzipiell auch für mittelständische Unternehmen leicht und wettbewerbsfreundlich handelbar.
- Allerdings sind Wasserstofftankstellensysteme mit Investitionssummen von rund 1 Mio. Euro pro Tankstelle sehr kostenintensiv, während gleichzeitig die Infrastruktur für diesen Energieträger noch am Anfang steht. Insofern sind die Anfangsinvestitionen zum Aufbau eines Wasserstoff- und Brennstoffzellenmarktes gerade für die relativ kleinen Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft zurzeit nicht wirtschaftlich darstellbar.
- Erst wenn die notwendigen Forschungsdurchbrüche gelingen, wird über den Aufbau eines Tankstellennetzes zu entscheiden sein. Für diesen Fall wäre eine gemeinsame Machbarkeitsstudie von Politik und mittelständischer Energiewirtschaft interessant, welche die konkreten Möglichkeiten des Mittelstandes im Wasserstoffsektor in technologischer und wirtschaftlicher Sicht analysiert.