



«Erdöl gibts noch lange»

INTERVIEW Rolf Hartl, neuer Präsident der Erdöl-Vereinigung (EV), zu alternativen Antrieben.

AR Wie stellt sich die Erdölwirtschaft zu den Bemühungen der Autoindustrie im Bereich der alternativen Antriebsvarianten?

ROLF HARTL Die Erdölwirtschaft liefert die Treibstoffe, die der Markt verlangt. Fortschritte in der Energieeffizienz sind vor dem Hintergrund einer weltweit steigenden Mobilitätsnachfrage nicht nur erwünscht, sondern zwingend. Wenn es um neue Treibstoffe geht, liegt die Krux aber darin, auf das richtige Pferd zu setzen.

– Begünstigt die zur Debatte stehende CO₂-Abgabe auf Treibstoffen (30 Rp./L) substantiell das Umsteigen auf Autos mit alternativen Antrieben?

Der Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen existiert ohnehin. Eine Erhöhung um 30 Rp./L würde von vielen als Schock empfunden: Sie würden wohl weniger auf andere Autos umsteigen als – mindestens kurzfristig – ihr Auto in der Garage lassen. Mit der CO₂-Abgabe will man die Mobilitätsnachfrage lenken, nicht neue Technologien fördern, die am Ende fossil erzeugt werden.

– Im Zusammenhang mit dieser Abgabe fällt oft das Schlagwort Cleantech. Ist das nur ein Hype, oder steckt mehr dahinter?

Gibt es Branchen, die Ressourceneffizienz und Umweltoptimierung nicht verinnerlichen? Ich kenne jedenfalls keine Industrie, die nicht «cleantech» wäre. «Cleantech» ist

kein Alleinstellungsmerkmal und wird deshalb schon bald seinen Glamour verlieren. Vor allem, wenn unter diesem Titel nach staatlichen Subventionen gerufen wird.

– Wie sehen Sie das Potenzial synthetischer Treibstoffe?

Die mittel- bis langfristige Tendenz bei den Treibstoffen bleibt zwar «flüssig», doch werden neue Komponenten hinzukommen, die nicht auf Rohöl basieren. Ich denke dabei an verflüssigtes Erdgas (GtL) und Kohle (CtL), aber auch an Biomasse (BtL).

– Welcher Anteil von Biotreibstoffen wird dem normalen Treibstoff in der Schweiz beigemischt, beziehungsweise wie sieht die Situation bezüglich E10 in der Schweiz aus?

Die Schweiz ist faktisch heute die biotreibstofffreie Zone Europas, weil wir die entsprechenden Vorgaben der EU nicht übernehmen. Dadurch sind uns viele der Probleme in der Markteinführung, wie sie beispielsweise in Deutschland geschehen sind, erspart geblieben. Die flächendeckende Einführung von E10 ist nicht geplant, Biotreibstoffe bleiben bei uns weiterhin als Nischenprodukte (E5, E85) erhältlich.

– Inwiefern ändert sich das Geschäft, wenn bald mehr Kunden auf alternative Antriebsvarianten umsteigen?

Der Treibstoffmarkt in der Schweiz ist bereits heute wegen der markant zunehmenden Energieeffizienz der Fahrzeuge gesättigt bis rückläufig, weshalb die Mineralölunternehmen sich stetig neu orientieren und posi-

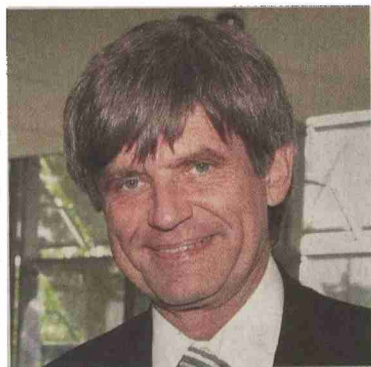
tionieren müssen. Erdgas- und Elektrofahrzeuge machen sich nicht gerade mit atemberaubender Geschwindigkeit im Markt breit. Kostenoptimierung bleibt das erste Gebot der Stunde.

– Planen die Hersteller an Tankstellen auch Schnellladestationen für E-Fahrzeuge?

Aus meiner Beurteilung gibt es dazu Überlegungen, einige Pilotprojekte, aber konkrete und umsetzungsreife Strategien gibt es meines Wissens nicht: Die Krux bildet die Dauer des Ladevorgangs, die Tankstellen sind für Aufenthalte von 5 bis 7 Minuten konzipiert und gebaut.

– Wie wird der Energiemix der Zukunft aussehen, und hat darin Erdöl noch Platz?

Wo endet die Zukunft? Im Jahr 2050



Rolf Hartl, EV-Präsident. Foto: zVg
wird Erdöl – zusammen mit Erdgas und Kohle – nach wie vor mehr als die Hälfte des Welt-Energiebedarfs decken. Wenn dann die Erneuerbaren, die heute bei 3 % liegen, auf 30 % gekommen sein sollten, dann wäre das für die globale Volkswirtschaft

Datum: 04.08.2011

AUTOMOBIL REVUE

Automobil Revue
3001 Bern
031/ 330 30 34
www.automobilrevue.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 25'925
Erscheinungsweise: wöchentlich



EV|UP ERDÖL-VEREINIGUNG
UNION PÉTROLIÈRE

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 2
Fläche: 33'898 mm²

bereits eine herkulische Leistung.
Das Erdöl wird uns noch sehr lange
begleiten.

**– Die US-Wirtschaft lahmt,
Euro und Dollar schwächeln,
trotzdem sinken die Treib-
stoffpreise nicht deutlicher.
Welches sind die Gründe?**

Die Rohöl- und Produktpreise wer-
den auf den internationalen Märk-
ten gebildet, die derzeit unter dem
Eindruck tatsächlicher oder
vermeintlicher Versorgungsengpäs-
se als Folge der Situation im arabi-
schen Raum/ Nordafrika stehen. Für
die Schweizer Preisbildung ist der
jüngste Befund des Eidgenössischen
Volkswirtschaftsdepartements zu
erwähnen, dass der stärkere
Schweizer Franken den Konsumenten
von Mineralölprodukten weiter-
gegeben worden ist. **FRAGEN: AO**