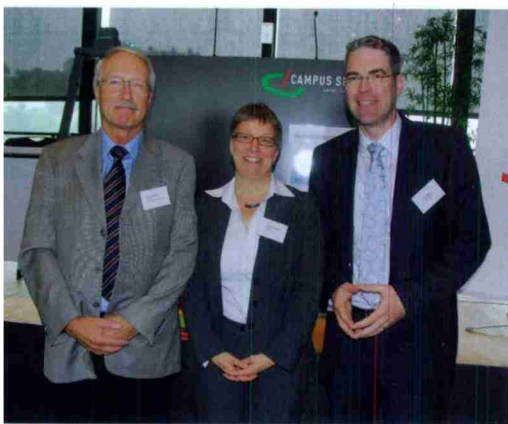


Diesel bleibt **Treibstoff der Zukunft**

Am 24. EurotaxGlass's-Branchentreffen bestätigte Geschäftsführer Dr. Peter Ballé den Trend zum Motoren-Downsizing bei den Fahrzeugeinlösungen in der Schweiz. An der Vortragstagung der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM ging man einen Tag später der Frage nach, mit welchen Treibstoffen künftig gefahren wird.



Drei Referenten der Vortragstagung der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM (von links): Meinrad Signer (Präsident SSM/Iveco FPT Arbon), Kerstin Kröger (DVGW-Forschungsstelle) und Olaf Martins (ExxonMobil Central Europe Holding GmbH).

Auf Einladung von EurotaxGlass's trafen sich am 28. September 2011 in Pfäffikon SZ über 400 Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung zum traditionellen Branchentreffen der Automobilwirtschaft.

Dr. Peter Ballé, Geschäftsführer von Eurotax Glass's in der Schweiz, machte deutlich, dass der langjährige Megatrend zum Downsizing – trotz oft gegenteiliger Behauptung – auch im laufenden Geschäftsjahr ungebrochen anhalte. Seit 2008 stieg die durchschnittliche Leistung der eingelösten Neufahrzeuge von 107 auf 109 kW (+2 Prozent) an, der Hubraum nahm aber von 1928 auf 1808 cm³ (-6 Prozent) ab, der CO₂-Ausstoss reduzierte sich gar von 171 auf 154 g/km (-10 Prozent).

Von den unsicheren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen scheinbar unbeirrt, hat sich in den ersten acht Monaten des lau-

fenden Jahres auch die Nachfrage nach Neuwagen positiv entwickelt. Mit einem Plus von 6,2 Prozent (+12 098 Pw; Total: 206 259 Pw) müssten die Markenvertretungen deshalb eigentlich hochzufrieden sein. Dass dem nicht so ist, sei gemäss Ballé auf die ungünstige Wechselkursentwicklung des Schweizer Frankens zum Euro und Dollar zurückzuführen. Allein bis zur Jahresmitte sollen deswegen bereits 6 Prozent aller neu immatrikulierten Personenwagen den Weg am offiziellen Handel vorbei in die Schweiz gefunden haben.

Massnahmen gegen Direktimporte

Ballé sieht derzeit denn auch den starken Schweizer Franken als grösste Herausforderung der inländischen Automobilwirtschaft. Mit hohen Währungsrabatten und Sonderprämien werde deshalb mit aller Kraft versucht, potenzielle Kunden nicht an Direktimporteure zu verlieren. Seit Anfang des Jahres betragen die in mehreren Phasen erfolgten und für Schweizer Verhältnisse unüblich hohen Preisreduktionen auf Neuwagen rund 20 Prozent – vereinzelt sogar mehr.

Die negative Preisspirale bei Neuwagen wird auch Konsequenzen für die Kalkulation der Occasionspreise haben. Junge Gebrauchte haben demnach allein im laufenden Jahr bereits bis zu 10 Prozent an Wert verloren – ältere etwas weniger.

Treibstoffalternative Erdgas/Biogas

Gastreferent Walter Lange, Geschäftsführer der Gasmobil AG, machte deutlich, dass in jüngster Zeit sowohl auf Seiten der Auto-

mobilitätshersteller als auch auf Seiten der Tankstellenbetreiber einiges in Erdgas als Treibstoff investiert worden sei. So stünden heute beispielsweise in allen Fahrzeugkategorien leistungsfähige und attraktive Personenwagen, aber auch leichte Warentransporter zur Auswahl. Zudem sei in Ballungsräumen sowie entlang von Autobahnen auch das Betanken mit Gas problemlos möglich. Überzeugen würde die Treibstoffalternative Erd-/Biogas vor allem aber aus ökologischer und finanzieller Perspektive, sowohl aufgrund des Preisvorteils beim Tanken, als auch wegen der bis zu 10 Prozent höheren Restwertprognosen gegenüber vergleichbaren Benzin- oder Dieselmotoren. Da offensichtlich trotzdem noch viel Aufklärungsarbeit geleistet werden müsse, organisiert die Gasmobil AG am 8. November ein offenes Symposium zum Thema «Treibstoff der Zukunft».

Was tanken wir morgen?

Am 29. September fand im Campus Sursee die traditionelle Vortragstagung der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM unter dem Titel «Welche Treibstoffe tanken wir morgen?» statt. Namhafte Referenten, vornehmlich aus Forschung und Industrie, behandelten die Frage der Verfügbarkeit von Treibstoffen und aktuelle Entwicklungen von Alternativen. In seiner Einleitung präziserte Meinrad Signer, Präsident SSM (und Iveco-Motorenforschung

FPT Arbon) den Begriff «morgen» zu «in 10, 20 Jahren». Weiter führte er aus, dass im Viererverbund zwischen Gesetzgeber, Treibstoffhersteller, Motorenhersteller und Verbraucher der Dialog oft zu wenig funktioniere. Grundsätzlich müssen die Motorenhersteller mit dem Treibstoff auskommen, der angeboten wird, und darüber hinaus auf den Motor eine Garantie abgeben.

Erdöl bleibt Nummer 1

Besonders aufschlussreich war das Referat von Olaf Martins von der ExxonMobil Central



Walter Lange, Geschäftsführer der Gasmobil AG: «Weltweit sind 13 Millionen Gasfahrzeuge unterwegs. Allein in Europa sind es 1,2 Millionen und in der Schweiz 10 000.»



TIR transNews
8152 Glattbrugg
058/ 344 90 00
www.tir.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 3'686
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 44
Fläche: 72'298 mm²



Dr. Peter Ballé, Geschäftsführer von EurotaxGlass's in der Schweiz.

Europe Holding GmbH in Hamburg. Selbst wenn man seinen Aussagen als Vertreter der Mineralöl-Lobby skeptisch gegenübersteht, sind die Fakten unbestreitbar: Die Anzahl der Energieträger steigt, alle Energieträger werden benötigt und Veränderungen dauern ihre Zeit. Besonders die zweite Aussage ist insofern von Bedeutung, als dass sie meint, dass nicht ein Mega-Energieträger die anderen ablösen wird, sondern dass im Gegenteil je länger je stärker eine Differenzierung stattfindet, in der Treibstoffe nach ihrem Einsatzzweck, Charakter und Nutzen entwickelt und eingesetzt werden. Oder anders gesagt: ob Erdgas, Ethanol, Wasserstoff, DME, Elektrizität oder andere Energieträger – sie alle werden in Zukunft ihre ganz besondere Rolle spielen. Daraus folgt aber auch, dass Diesel auch in den nächsten Jahrzehnten als Energieträger für Mobilität den Löwenanteil ausmachen wird. Die Vorhersagen konzentrieren sich also auf die Frage, wie dieser Energiemix zusammengesetzt sein wird und wie die Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können.

«Die Energieeffizienz steht heute im Fokus der Regierungen», so Olaf Martins. «Reglementierungen werden kommen, CO₂ wird kosten.»

Obwohl «grüne» Energieträger zweistellige Wachstumsraten aufweisen werden, wird der globale Beitrag im Jahr 2030 immer noch «nur» 3 Prozent betragen. Öl bleibt 2030 mit Abstand Hauptenergieträger, das Wachstum wird aber abflachen. Noch kein grosses Thema ist in diesem Zusammenhang offenbar die Endlichkeit der Erdölvorräte, die im Boden schlummern, da laut Martins noch in grossem Masse Öl vorhanden sei.

Güterverkehr treibt Nachfrage an

Die Energienachfrage wird 2030 in erster Linie von der Stromerzeugung getrieben, an zweiter Stelle von der Industrie und mit rund 20 Prozent an dritter Stelle vom Verkehr. Obwohl bis 2030 der Verkehr um 40 Prozent ansteigen wird, werden die prognostizierten 1,2 Milliarden Personenwagen dank Effizienzsteigerungen nicht mehr Energie verbrauchen, als die 800 Millionen Autos heute. In den letzten 30 Jahren wurde der durchschnittliche Verbrauch der Autos bereits um 30 Prozent gesenkt. Die Kraftstoffnachfrage bei den Lkw hingegen werde zunehmen. Einerseits durch höheres Frachtaufkommen, andererseits aber auch durch Ineffizienzen im Betrieb. «Oder anders ausgedrückt: durch Staus», so Olaf Martins. Denn der Ausbau der Infrastrukturen kommt dem Wachstum des Güterverkehrs nicht mehr hinterher.

Auch der Anteil der Biokraftstoffe werde steigen, und zwar weltweit auf 3 Prozent bis 2030, in Europa gar auf 15 Prozent.

Dass flüssige Treibstoffe kaum zu ersetzen sind, legte Armin Heitzer, Leiter Treibstoffe und Umwelt der Erdöl-Vereinigung, dar. Die nicht zu schlagenden Vorteile sind die hohe Energiedichte, das einfache Handling (Tanken), das flächendeckende Versorgungsnetz und der günstige Preis.

Trotzdem wird die Treibstoffpalette immer grösser. Synthetischer Diesel (aus Erdgas,

Datum: 03.11.2011



EV|UP ERDÖL-VEREINIGUNG
UNION PÉTROLIÈRE

TIR transNews
8152 Glattbrugg
058/ 344 90 00
www.tir.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 3'686
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 44
Fläche: 72'298 mm²

Kohle und Biomasse) werde deutlich an Bedeutung gewinnen. Auch Flüssiggas (LPG) biete noch einiges an Potenzial.

Bei den Biotreibstoffen bestehen vor allem Probleme durch die nicht einheitlichen Anforderungen der EU und der Schweiz. «Die Schweizer Rechtsgrundlagen für nachhaltige Biotreibstoffe sind mit der EU inkompatibel», so Heitzer. «Bei einem Importanteil von 55 Prozent ist daher eine Harmonisierung notwendig.»

Auf eine komplexe Frage wie: «Welche Treibstoffe tanken wir morgen?» kann es auch nur eine komplexe Antwort geben. pet