

– Es gilt das gesprochene Wort –

**Statement von Dr. Thomas Schlick,
Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA),
anlässlich der Präsentation der BTL-Realisierungsstudie
am 13. Dezember 2006 in Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir stehen heute mit der Gestaltung einer Mobilität für die Zukunft vor einer großen Herausforderung. Der Reduzierung der Abhängigkeit vom Erdöl kommt dabei eine außerordentliche Bedeutung zu, da der Straßenverkehr derzeit noch zu 97 Prozent aus fossilen Kraftstoffen gespeist wird.

Die begrenzten Rohölreserven alleine mögen noch nicht zum Handeln zwingen – in Verbindung mit den steigenden Kosten und der starken Volatilität des Marktes ist es aber gleichwohl an der Zeit, ernsthaft über Alternativen nachzudenken. Wir müssen schon heute langfristige Perspektiven entwickeln und diese dann konsequent umsetzen, damit tragfähige Lösungen rechtzeitig für den Einsatz verfügbar sind.

Für die deutsche Automobilindustrie ist das kein neues Thema. Wir arbeiten seit Jahren an der Verbesserung der Effizienz unserer Fahrzeuge, um die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren. Das ist heute ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Unsere Erfolge auf den Weltmärkten zeigen, dass wir hier gut aufgestellt sind. Allein durch Effizienzsteigerungen verbrauchen moderne Fahrzeuge heute durchschnittlich 2 Liter weniger auf 100 Kilometer als noch Anfang der neunziger Jahre. Wir haben seitdem den Kraftstoffverbrauch der deutschen Neuwagen in Deutschland um 25 Prozent gesenkt. Effizienzsteigerung ist für uns aber nur der erste Schritt „weg vom Öl“. Darüber hinaus gehen wir bereits heute alternative Wege, um unsere Abhängigkeit vom Öl Schritt für Schritt zu reduzieren.

Biokraftstoffe sind dabei für uns eine herausragende Option, da sie in der Beimischung den fossilen Kraftstoffverbrauch der Fahrzeugflotte reduzieren – und das sofort. Sie wirken nicht nur bei 3,4 Mio. neuen Pkw und 300.000 Nutzfahrzeugen, sondern im gesamten deutschen Fahrzeugbestand von gut 46 Mio. Pkw und über 3 Mio. Nutzfahrzeugen. Sie helfen damit auch, CO₂-Emissionen nachhaltig und effektiv zu senken.

Mit einem Anteil von Biokraftstoffen am Kraftstoffabsatz von über 3 Prozent, maßgeblich als Biodiesel, spielt Deutschland innerhalb der EU bereits heute eine führende Rolle. Ebenfalls führend ist die Bundesrepublik bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr – seit 1999 um 15 Mio. Tonnen. Wir haben damit den „Turnaround“ geschafft – und das früher und stärker als andere in der EU. Die Klimabilanz des Verkehrs kann weitere deutliche Gewinne erzielen, wenn es uns gelingt, das Potenzial der Biokraftstoffe der 2. Generation zu erschließen. Darauf muss die künftige Politik zur weiteren Steigerung des Anteils der Biokraftstoffe abzielen.

BTL erweist sich als eine der aussichtsreichsten Technologien zum Einsatz erneuerbarer Energien im Kraftstoffbereich. BTL kommt dem Wunschkraftstoff der Automobilindustrie sehr nahe. Die Zukunftsfähigkeit von BTL-Kraftstoffen sehen wir aus folgenden Gründen:

1. BTL-Kraftstoffe bieten ein CO₂-Einsparungspotenzial von annähernd 90 Prozent.
2. BTL-Kraftstoffe bieten vollständige Kompatibilität mit heutigen und zukünftigen Motorengenerationen.
3. BTL-Kraftstoffe haben das Potenzial, Emissionen weiter zu reduzieren und die Effizienz der Motoren zu steigern.
4. Mit dem konsequenten Einstieg in die Kraftstoffe der 2. Generation können bis zum Jahr 2030 knapp 14 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Die deutsche Automobilindustrie unterstützt daher aktiv die Entwicklung und Produktion von BTL. Beispielhaft ist hier die enge und langjährige Kooperation der Firmen Choren, Shell, DaimlerChrysler und Volkswagen zur Entwicklung von BTL-Kraftstoffen.

Diese Entwicklung gilt es nun fortzuführen und in einem ersten großindustriellen Maßstab umzusetzen. Daher war es für uns ein konsequenter Schritt, die heute vorgestellte BTL-Realisierungsstudie gemeinsam mit den Häusern DaimlerChrysler, Volkswagen, BMW, MAN, Audi, Ford und Opel auf den Weg zu bringen und die nächsten Schritte zur Realisierung einer großtechnischen BTL-Anlage auf eine solide Basis zu stellen. Aufgrund ihrer strategischen Bedeutung hat unsere Industrie als maßgeblicher Industriepartner die Studie mitfinanziert.

Das wohl entscheidende Ergebnis dieser Studie für uns ist, dass eine BTL-Erstanlage in Deutschland realisierbar ist und – wenn die Randbedingungen stimmen – auch wirtschaftlich betrieben werden kann. Das zeigt uns, dass die deutsche Automobilindustrie mit ihrem langjährigen BTL-Engagement auf das richtige Pferd gesetzt hat. Es geht nun darum, die Biokraftstoffe der ersten Generation durch den Umstieg auf die Kraftstoffe der zweiten Generation langfristig abzulösen.

Die aktive Flankierung dieser Realisierungsstudie sowohl durch das Verkehrs- als auch durch das Landwirtschaftsministerium bestärkt uns in unserer Einschätzung, dass es die Bundesregierung ernst damit meint, den durch die verkehrswirtschaftliche Energiestrategie definierten notwendigen Wandel hin zu den zukunftsfähigen Biokraftstoffen mitzutragen.

Im Biokraftstoffquotengesetz sind die Kraftstoffe der 2. Generation als besonders förderungswürdig ausgewiesen und daher bis zum Jahr 2015 von der Mineralölsteuer ausgenommen. Wir begrüßen das als Schritt in die richtige Richtung, plädieren allerdings für eine darüber hinaus gehende Förderdauer. Die vorliegende BTL-Realisierungsstudie kommt auch zu dem Ergebnis, dass eine Erstanlage einen vermutlichen Abschreibungszeitraum von 25 Jahren aufweisen dürfte. Das heißt: Selbst wenn wir heute mit der konkreten Realisierung einer ersten großtechnischen BTL-Anlage starten können, so sind in Anbetracht der zu berücksichtigenden Realisierungsphasen doch deutlich längerfristige Signale und nachhaltige Rahmenbedingungen notwendig, um Investoren die notwendige Planungssicherheit im Hinblick auf die hohen Investitionen für eine solche Erstanlage zu gewähren.

Das Biokraftstoffquotengesetz sieht in einer Verordnungsermächtigung vor, dass der Umfang der Förderung eines Biokraftstoffs an bestimmte Rahmenbedingungen, wie z. B. die Bewirtschaftung von Flächen, der Schutz natürlicher Lebensräume und eben auch das CO₂-Vermeidungspotenzial, geknüpft wird. Gerade hier sehen wir einen Stellhebel der Politik, auch über das Jahr 2015 hinaus den Wettbewerb der Biokraftstoffe untereinander im Hinblick auf die objektiven Nachhaltigkeitskriterien zu ermöglichen.

Ein nächster konsequenter Schritt wäre, die Behandlung der unterschiedlichen Kraftstoffe anhand des CO₂-Vermeidungspotenzials nicht nur zur Grundlage der Quotenanrechnung, sondern auch allgemein zur Grundlage der steuerlichen Behandlung von Biokraftstoffen zu machen. Das heißt konkret: Je mehr CO₂ ein Kraftstoff im Vergleich zu fossilem Benzin oder Diesel einspart, desto niedriger sollte die Steuer sein. Mit anderen Worten: Je mehr Bio pro Liter beigemischt und je besser der beigemischte Biokraftstoff wird, desto günstiger sollte der Kraftstoffpreis für den Kunden sein. BTL hat hier hervorragende Karten.

Meine Damen und Herren,
die heute vorgestellte BTL-Studie gibt eindeutige Indizien, wie, wo und unter welchen Rahmenbedingungen eine erste großindustrielle BTL-Anlage realisiert werden kann.

Langfristig kann BTL mit den heute verfügbaren Biokraftstoffen konkurrieren. Deutschland besitzt die technischen und natürlichen Voraussetzungen für eine Erstrealisierung und kann hier weltweit die technologische Führerschaft übernehmen.

Damit dies gelingt, ist das Engagement aller Stakeholder notwendig, nämlich der Industrie, der Landwirtschaft und natürlich auch der Politik. Wir sehen diese Realisierungsstudie als Initialzündung für die nächste Stufe auf dem Weg hin zur nachhaltigen Mobilität. Nun gilt es, diese Erkenntnisse in die Tat umzusetzen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.