



**Ansprache von Wolfgang Fritsch-Albert,
Vorstandsvorsitzender der Westfalen AG,
zur Pressekonferenz Technik: Autogas
der Westfalen AG am 30. November 2009 in Münster**

(Auszug; es gilt das gesprochene Wort)

Autogas, meine Damen und Herren, ist unangefochten die Nummer 1 unter den alternativen Antriebsenergien in Deutschland. Für keine andere alternative Antriebsenergie sind so viele Fahrzeuge ausgelegt, für keine andere alternative Antriebsenergie steht ein so dichtes Tankstellennetz zur Verfügung und keine andere Antriebsenergie kann so schnell und kostengünstig helfen, die CO₂-Emissionen zu senken.

Der Erfolg ist ohne Frage der 2006 verlängerten Steuerbegünstigung für diese umweltschonende Energie zu verdanken. In der Folge aber auch dem rasant schnellen Aufbau einer leistungsfähigen Versorgungsinfrastruktur. Gut 5 600 öffentliche Tankstellen stehen inzwischen den geschätzt etwa 375 000 deutschen AutogASFahrern zur Verfügung. Und selbst an den Autobahnen ist Autogas schon heute an etwa jeder vierten Tankstelle vertreten! Herr Liebert wird das noch ausführlich darlegen.

Das alles dürfte den Absatz in diesem Jahr auf geschätzt über 600 Millionen Liter steigen lassen. Begünstigt wurde das Wachstum durch das über weite Strecken des Jahres 2008 hohe Preisniveau für herkömmliche Kraftstoffe bei zugleich vergleichsweise stabilen Preisen für Autogas. Knapp 90 Cent betrug der Abstand zeitweilig zu Super. Deshalb stieg die Zahl der AutogASFahrzeuge 2008 sprunghaft um fast 150 000.





Deutlich wird daran, dass die Chance Verbrauchskosten zu senken, für viele Autofahrer ein ganz wesentliches Argument pro Autogas ist. Das bestätigt eine Besucherbefragung der Internetseite www.autogas-online.de. Für 80 Prozent der Befragten war das eines von bis zu drei Argumenten für Autogas, gefolgt von Umweltentlastung mit rund 59 Prozent, einem besseren Wiederverkaufswert (ca. 30 Prozent), erhöhter Lebensdauer des Motors (19,5 Prozent), größerer Fahrzeugreichweite durch Bivalenz (16,5 Prozent) und gesteigerter Motorleistung (3,0 Prozent).

Fast 24 Prozent der Befragten zeigten sich überzeugt, dass alles mehr oder weniger zutrifft. Womit sie wohl auch Recht haben: Der Amortisationszeitpunkt ist in der Regel nach 40 bis 50 000 Kilometern Fahrleistung erreicht. Danach beginnt das große Sparen, das bei einem Mittelklassewagen etwa fünf Euro oder mehr pro 100 Kilometer einbringt. Der Praxistest des Automobilmagazins von Vox erbrachte zum Beispiel bei einem werksseitig für Autogas ausgelegten Ford Mondeo eine Ersparnis von 6,72 Euro pro 100 Kilometer, was sich in etwa mit den Erfahrungen aus unserer eigenen Fahrzeugflotte deckt und bis auf fünf Cent einer Verbrauchskosten-Halbierung entspricht. Unser Kostenvergleich anhand eines Mercedes B200 Sports Tourer mit 136 PS von Beresa ergab eine Einsparung von 4,5 Cent je Kilometer im LPG-Betrieb gegenüber Super und von 1,5 Cent gegenüber Diesel. Multipliziert mit der lebenslangen Laufleistung kommen da mehrere tausend Euro zusammen, die aus der Umrüstung oder dem gegenüber einem Benziner höheren Beschaffungspreis eine exzellent verzinsten Investition machen.

Die Schadstoffemissionen werden durch Autogas sofort minimiert, speziell bei CO₂ kann pro Kilometer von überschlägig 25 Gramm ausgegangen werden – ein Minus von 14 bis 15 Prozent. Bezogen auf den heutigen Bestand an LPG-Fahrzeugen ergibt das übrigens bei leicht überdurchschnittlicher Fahrleistung etwa 165 000 Tonnen CO₂, die gar nicht erst entstehen. Auch höhere Wiederverkaufswerte und längere Lebensdauer der Motoren lassen sich belegen – korrekt verbaute Gasanlagen vorausgesetzt. Erhöhte Reichweiten bedürfen keiner Erklärung und selbst gesteigerte Motorleistungen sind möglich, wenn die geeignete Gasanlage gewählt und optimal eingestellt wird. Das hat die Saarbrücker Hochschule für Technik und Wirtschaft mit dem Projekt v300plus eindrucksvoll belegt. Über das Anschlussprojekt CO₂-100minus und die zu erwartenden technischen Fortschritte aus der Zusammenarbeit mit dem niederländischen Gasanlagenhersteller Vialle wird später ja Professor Heinze berichten.

Eine positive Zwischenbilanz also für Autogas? Ja und nein. Die Umrüstungen auf Autogas wie auch die Neuzulassungen von werksseitig für LPG ausgestatteten Fahrzeugen bleiben 2009 hinter den vom vergangenen Jahr geprägten, hohen Erwartungen zurück. Trotz eines spürbar gewachsenen



Angebots, insbesondere deutscher Volumenhersteller. Und an den nur sehr schleppenden Umrüstungen hat bisher selbst die neue LPdI-Technik von Vialle, mit der sich auch Direkteinspritzer – zumindest erst einmal aus dem Volkswagenkonzern – für Autogas einrichten lassen, nichts ändern können.

Wo also liegen die Ursachen? – Interesse an Autogas scheint unverändert zu bestehen. Monat für Monat wird der Begriff „Autogas“ in Deutschland rund eine halbe Million Mal in die Internetsuchmaschine Google eingegeben und erzeugt dort jeweils knapp eine Million deutschsprachige Treffer. Dabei sind Verkettungen wie „Autogas + Betriebstankstelle“ oder „Autogas + Qualität“ nicht einmal mitgezählt.

Das hohe Interesse signalisiert zugleich aber auch die Verunsicherung der Autofahrer. Autogas wird in Deutschland immer noch nicht als wirklich vollwertige Antriebsenergie erkannt. Vor allem deutsche Automobilhersteller nehmen sich des Themas nur eingeschränkt an, selbst wenn attraktive Modelle wie bei Ford oder Opel im Programm sind. Viele Händler, egal welche deutsche Marke sie vertreten, wissen nur wenig über LPG-Fahrzeuge oder beklagen, dass solche in den Herstellerpools für Veranstaltungen und zu Vorführzwecken nicht zur Verfügung stehen. Subaru, Kia und Chevrolet hingegen zeigen, dass es auch anders geht und sind damit erfolgreich.

Leider berichten auch die Medien eher über Elektro, Hybrid und Brennstoffzelle, weil diese spektakulärer scheinen. Aber sie stellen auf Jahre hinaus keine praktikable Alternative dar und heute gegebene Informationen werden bis zur Serien- und Marktreife dieser Technologien nicht einmal mehr Erinnerungswert haben.

Die derzeit gut 5 600 öffentlichen Autogas-Tankstellen dürften – wie schon angeführt – in diesem Jahr über 600 Millionen Liter Autogas absetzen. Ausgehend davon, dass im Jahresdurchschnitt etwa 5 000 Autogastankstellen in Betrieb waren, liegt deren Jahresabsatz bei rund 120 000 Litern. Der Durchschnittsabsatz der 90 Westfalen-Tankstellen, die Autogas anbieten, beträgt rund das Zweieinhalbfache: 295 000 Liter!

Was will ich Ihnen damit sagen – außer das wir besonders erfolgreich sind? – Diese Absätze beweisen, dass der Autogastfahrer inzwischen ein Kunde ist, wie alle anderen. Er will seine Tankstelle ohne Umwege ansteuern können, also eine verkehrsgünstige Lage. Er will lange Öffnungszeiten und





keinen Tankautomaten. Er will unter dem Tankstellendach tanken und trockenen Fußes in den Shop zum Einkaufen und Bezahlen. Und er will mit seiner EC- oder Flottenkarte bezahlen können. Mit anderen Worten: Er will **kein** Kunde zweiter Klasse sein.

Unser Konzept, bevorzugt an Premium-Tankstellen Autogas anzubieten, geht also auf. Dieses Konzept betrifft übrigens nicht allein die Westfalen-Tankstellen, sondern Tankstellen aller Marken und Gesellschaften, die wir als so genannte Agenturen mit Westfalen-Autogas versorgen. Das sind 400 der etwa 750 Tankstellen, die Westfalengas versorgt.

Für ihr gutes Geld erwarten die Kunden zudem guten Kraftstoff. Und auch den bieten wir ihnen. Wir halten daran fest, Autogas immer als so genanntes Mischgas anzubieten. Gegenüber Brenngas, also der Wärmeenergie, ist bei Mischgas der Butangehalt deutlich erhöht. Vom 1. April bis 31. Oktober beträgt der Butananteil 60 Prozent, in den Wintermonaten bis 31. März dann 40 Prozent. Der Rest ist Propan.

Warum diese aufwändige, eigens hergestellte Mischung? – Der Energiegehalt von Butan ist höher als der von Propan. Der obere Heizwert, auch Brennwert genannt, beträgt für Brenngas, also Propan nach DIN 51622, etwa 101 500 kJ/m³. Mischgas mit 60-prozentigem Butangehalt kommt auf 118 100 kJ/m³. Also ein Plus von 16 Prozent zu Gunsten von Mischgas im Sommer, etwas weniger bei der Wintermischung mit 40 Prozent Butan. Der 60- beziehungsweise 40-prozentige Butangehalt führt zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch und nochmals geringeren Emissionen. Je nach Berechnungsmethode oder Fahrtest liegt dieser Minderverbrauch zwischen sechs und zehn Prozent. Bei einem mittleren Autogaspreis von 61 oder 62 Cent ein Kostenvorteil von fünf und mehr Cent gegenüber Brenngas, das von einigen Anbietern der Einfachheit halber auch an Tankstellen geliefert wird.

Selbstverständlich gehören zu einem Qualitätsprodukt auch Qualitätskontrollen. Ohne Herrn Dr. Hoffmeyer vorgreifen zu wollen, darf ich sagen, dass wir diese turnusmäßig durchführen und genauso regelmäßig keine negativen Abweichungen von der Norm und unseren eigenen hausinternen Standards feststellen. Verklebte Gasfilter, über die gelegentlich geklagt wird, kennen wir beispielweise in unserer eigenen 164 LPG-PKW umfassenden Unternehmensflotte nicht. Selbstverständlich werden unsere Fahrzeuge aber auch nahezu ausschließlich mit Westfalen-Autogas betankt.



Unsere eigenen Erfahrungen mit LPG-Fahrzeugen sind also gut. Über die Einschätzungen von privaten Autogasfahrern wissen wir allerdings leider nur wenig. Aber wir sehen, was im Bereich betrieblicher Flotten läuft. Erst kürzlich äußerte sich einer unserer Kunden öffentlich, ein Taxi- und Busunternehmer vom Niederrhein, dass er derzeit pro Fahrzeug 100 Euro monatlich gegenüber Diesel einspare. Im vergangenen Jahr seien es sogar rund 250 Euro je Fahrzeug und Monat gewesen. Hinzu kommen jährlich außerdem mehrere hundert Euro eingesparte Kfz-Steuern.

Ein anderer Kunde unseres Hauses – die Maschinenfabrik Bach aus Apolda, ein sehr erfolgreicher Hersteller von Brennschneidmaschinen – fährt eine komplette Mercedes-Benz-Flotte von Beresa im LPG-Betrieb. Und zwar vom Sprinter bis zum S500. Und wie ich von diesem Kunden weiß, sind für 2010 bis zu neun Neuanschaffungen ebenfalls als Mercedes-LPG-Fahrzeuge vorgesehen. Das spricht für die Zufriedenheit der betrieblichen LPG-Fahrer.

Wir selbst haben über all die Jahre, in denen wir Betriebstankstellen bauen und mit Westfalen-Autogas versorgen, bisher keine Betriebstankstelle verloren, weil die Flotte nicht mehr auf Autogas betrieben wurde.

Die Vorträge der Herren Eberle und Schwinn werden in Hinblick auf die technische Qualität von Autogasfahrzeugen direkt oder indirekt wertvolle weitere und ganz praktische Erkenntnisse liefern. Eine geringe Schadensquote der Garantiefallversicherung wäre ja zum Beispiel ein starkes Indiz für die zuverlässige Qualität der Technik, ebenso geringe Beanstandungsquoten bei technischen Prüfungen.

Für das kommende Jahr gehen wir von Folgendem aus: Die Zahl der Autogasfahrzeuge erwarten wir bei 450 000 plus X per Ende 2010. Wesentlich wird das „X“ von der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung abhängen sowie sehr stark von den zukünftigen Preisen für Rohöl. Eine verbesserte Weltkonjunktur könnte den Rohölpreis von derzeit im Mittel etwa 77 Dollar schnell wieder auf über 100 Dollar pro Barrel steigen lassen, was eine Erhöhung der Benzinpreise zur Folge haben wird. Bei einem Literpreis jenseits von 1,45 Euro wird die Zahl der Autogasfahrer stärker steigen und das „X“ höher ausfallen. Entsprechend sollte der Autogasabsatz auf 700 bis 750 Millionen Liter steigen. Auch die Zahl der Tankstellen wird weiter wachsen, selbst wenn das aufgrund des insgesamt niedrigen Durchschnittsabsatzes eigentlich nicht wirklich erstrebenswert ist. Für Westfalengas planen wir etwa 120 Premiumtankstellen als Agenturen in Betrieb zu nehmen. Die Verträge dazu sind überwiegend bereits abgeschlossen. Im eigenen Netz der Westfalen-Tankstellen sind zehn weitere Anlagen vorgesehen, so dass wir Ende 2010 auf genau 100 kommen. Unter den gegebenen



Rahmenbedingungen unserer Volkswirtschaft ist das in Summe auf jeden Fall als befriedigend anzusehen.

Lassen Sie mich zum Schluss Matthias Wissmann, Präsident des VDA, zitieren: „Neben der Optimierung von Antrieben stellen alternative Kraftstoffe eine Möglichkeit dar, um die Abhängigkeit vom Rohöl zu mindern sowie CO₂-Emissionen nachhaltig und kosteneffektiv zu reduzieren.“ So veröffentlicht in einem Aufsatz unter dem Titel „Umweltfreundlichere Fuhrparks. Grünere Flotten.“ in der Zeitschrift Unternehmermagazin von diesem Monat.

Autogas ist in letzter Konsequenz zwar auch ein Produkt der Mineralöl- und Erdgaswirtschaft. Es als Antriebsenergie zu nutzen ist aber allemal umweltschonender, als es abzufackeln. Und deshalb kann ich mich diesem Zitat vollends anschließen. Wenn wir nicht jetzt anfangen, die CO₂-Emissionen zu senken, wann dann?

