



## Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.

**MEW-News 6/2022**  
vom 24. Juni 2022

### Themen:

- Aussagen der Transport & Environment-Studie sind reiner Populismus
- Flottengrenzwerte: Die letzte Entscheidung ist noch nicht gefallen!
- Erfolgreicher Auftakt der MEW-Gesprächsreihe „Talking Energy“
- eFuel-Today und MEW starten LinkedIn-Kanal
- Kommentar des bft zum „Tankrabatt“
- MEW-Vorstandssitzung in Brüssel
- Mitgliederversammlung des AFM+E in Lübeck
- FETSA-Jahrestagung in Brüssel
- MEW begrüßt Riemser Erklärung
- Pressespiegel

### **Aussagen der Transport & Environment-Studie sind reiner Populismus**

Die gestern in der Presse verbreiteten Meldungen zu E-Fuels gehen auf eine Aktualisierung einer älteren Studie von Transport & Environment (T&E) zurück. Die Aussagen basieren auf falschen Annahmen und sind gänzlich realitätsfern. Der MEW verwehrt sich gegen derartige Falschdarstellungen und appelliert an die politischen Entscheider, auf Fakten und nicht auf die Interpretation von abstrusen Szenarien zu schauen.

### **Versorgungssicherheit, Importnotwendigkeit und Wertschöpfungskette**

Die Studie von T&E geht von einer E-Fuel-Produktion in Europa aus. Wie viele andere Studien gezeigt haben, ist die Produktion in Europa ungünstig und nur in kleinen Mengen möglich. Daher sollten E-Fuels in anderen wind- und sonnenreichen Regionen hergestellt werden. Die Notwendigkeit einer breiten Diversifizierung der Energieversorgung wird uns momentan drastisch vor Augen geführt. E-Fuels können in vielen Ländern günstig hergestellt werden, sodass der Import auf viele Bezugsquellen verteilt werden kann. Auch die hohe Ressourcenabhängigkeit von seltenen Erden und Metallen bei der E-Mobilität bleibt in der Bewertung unberücksichtigt.

### **Die falsche Betrachtung von „Effizienz“**

Die Studie setzt „Effizienz“ mit „CO<sub>2</sub>-Intensität“ gleich, doch sind dies unterschiedliche Aspekte. In der CO<sub>2</sub>-Intensität liegen batterieelektrische Fahrzeuge und solche mit E-Fuels betriebenen Verbrennungsmotor in der Realität dicht beieinander.

Bei der Betrachtung der ökologischen Effizienz müsste ebenfalls die Umweltleistung einbezogen werden. Dies hatte T&E bereits im Herbst letzten Jahres falsch aus einer Studie interpretiert. Damals wurden fossile Kraftstoffe mit Batteriefahrzeugen verglichen und behauptet, man hätte mit E-Fuels verglichen. Dem MEW liegen Messergebnisse von Studien vor, die belegen, dass die Umweltleistungen von E-Fuels besser sind als die von Batteriefahrzeugen.

In der ökonomischen Effizienz sind E-Fuels durchaus wettbewerbsfähig, sofern sie an geeigneten Orten zu extrem geringen Gestehungskosten produziert und mit der bereits bestehenden Lieferlogistik transportiert werden. Außerdem: Wenn sie dies nicht wären, müsste man sie nicht verbieten, denn niemand würde dann in die Produktion investieren.

Die Betrachtung von T&E, dass die Beimischung auf geringe Mengen begrenzt sei, ist ebenfalls unrealistisch. Die steigende Beimischung ist sowohl technisch als auch ökonomisch sinnvoll und möglich. Derzeit bremsen unklare politische Rahmenbedingungen die Investitionen in E-Fuels.

### **Emissionsberechnung lückenhaft**

Die Emissionsbetrachtung von T&E setzt für E-Autos und für die Verbrenner nicht die gleichen Maßstäbe an, sodass der Vergleich nicht stimmig ist. Hier müssten im Sinne einer Betrachtung über den Lebenszyklus der Fahrzeuge alle Emissionen wie auch soziale und Umweltkosten – von der Erzeugung der Rohstoffe bis zum Recycling der Fahrzeuge – betrachtet werden, nicht nur die der Motoren. Wichtig wäre hier v. a. auch ein Vergleich des Rohstoffverbrauchs wie z. B. Lithium für die Batterien, die Europa in neue gefährliche Abhängigkeiten manövrieren könnte.

Darüber hinaus werden Batterien nicht nur in Europa erzeugt, wie die Studie zugrunde legt, vielmehr stammen sie zum größten Teil aus anderen Ländern der Welt. Das wird realistisch langfristig auch so bleiben.

Die Berechnungen des Strommixes, mit dem die E-Autos betrieben würden, sind zu allgemein und vereinfacht positiv gefasst. So wird von einem Emissionsniveau in Europa ausgegangen, das mindestens viermal niedriger angesetzt wurde als der tatsächlich geplante Ausbau erneuerbarer Energien. Dass dieser Ausbau bisher stockt und weit hinter den Zielen zurückliegt, bleibt dabei ebenfalls ohne Berücksichtigung.

Zusammenfassend stellen die Pressemeldungen einen Versuch dar, durch pseudowissenschaftliche Aussagen eine vielversprechende Technologie zu torpedieren und E-Fuels zu Unrecht zu diskreditieren.

### **Flottengrenzwerte: Die letzte Entscheidung ist noch nicht gefallen!**

Anfang Juni hatte das Europäische Parlament die Anrechnung synthetischer Kraftstoffe bei den Flottengrenzwerten abgelehnt. Ein solches Verbot würde das Ende des Verbrenners ab 2035 bedeuten. Ab dann dürften keine Pkw und kleinen Lkw mit Verbrennungsmotor verkauft werden. Der Umweltministerrat wird in der kommenden Woche über die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und Lieferwagen beraten und das Votum im Europäischen Rat vorbereiten. Eine Gruppe EU-Mitgliedsländer hat allerdings in einer Stellungnahme für die Anrechnung plädiert.

Die letzte Entscheidung wird erst im Trilog fallen. Dort werden die Europäische Kommission, der Europäische Rat und das Europäische Parlament einen gemeinsamen Kompromiss finden müssen. Der MEW setzt sich weiterhin für ein freiwilliges Anrechnungssystem ein, denn synthetische Kraftstoffe (E-Fuels und auch biogene flüssige Kraftstoffe) können schnell dabei helfen, CO<sub>2</sub>-Minderungen im Verkehr zu erreichen. Sie sind ein wesentlicher Hebel, nicht nur für die Bestandsflotte. Sie sind darüber hinaus ein wichtiger Baustein für die breite und krisensichere Diversifizierung der Energieversorgung.

In der Diskussion um die Energiewende sollten Fakten statt Ideologie in den Vordergrund rücken, um das Ziel einer klimaneutralen Energieversorgung bis 2045 zu realisieren. Beim Betrieb von Verbrennungsmotoren mit synthetischen Kraftstoffen werden keine zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen emittiert. Daher greift die EU-Vorgabe, dass aus dem Auspuff keine CO<sub>2</sub>-Emissionen austreten dürfen, zu kurz. Es sollte sich die Technologie durchsetzen können, die am Ende dem Klima und den Menschen am besten nützt und die geringsten Kosten verursacht.



### **Erfolgreicher Auftakt der MEW-Gesprächsreihe „Talking Energy“**

Sicher, sauber, synthetisch – unter diesem Motto versammelte der MEW am Abend des 2. Juni 2022 zahlreiche Gäste aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft in den Räumlichkeiten der Brandenburgischen Landesvertretung

in Berlin zum Thema synthetische Kraftstoffe.

Um über den Mobilitätsmix der Zukunft zu diskutieren, kamen vier Experten in dem neuen lebhaften Format zusammen. Nach einem Grußwort von Sabine Zimmer, Abteilungsleiterin der Landesvertretung Brandenburg, und der MEW-Vorstandsvorsitzenden Dr. Uta Weiß eröffnete MdB Dr. Christoph Ploß (CDU) den Abend. In seinem spannenden Impulsvortrag betonte Dr. Ploß die Wichtigkeit einer technologieoffenen Politik und Wirtschaft, um den Mobilitätsmix der Zukunft zu gestalten. Im Anschluss diskutierten Dr. Ploß, Till Mansmann (MdB, FDP), Britta Kornmesser (MdL, SPD) und Dr. Helge Sachs, Senior Vice President der Sasol ecoFT, mit Dr. Hans Wenck, Geschäftsführer des MEW.

Dr. Sachs stellte das Projekt „Concrete Chemicals“ vor, in dem er gemeinsam mit der CEMEX und der Enertrag im brandenburgischen Rüdersdorf die Produktion von nachhaltigen Flugkraftstoffen plant. Der Bundestagsabgeordnete Mansmann verwies auf die Chancen für die Entwicklungszusammenarbeit, die synthetische Kraftstoffe bieten. Die Landtagsabgeordnete Kornmesser sprach vom Strukturwandel in Brandenburg und sah ihr Bundesland auf einem guten Weg beim Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft.

Die Diskutierenden waren sich darüber einig, dass Wasserstoff einer der zentralen Energieträger der Zukunft sein und die mittelständische Wirtschaft eine tragende Rolle beim Gelingen der Energiewende spielen wird.

**SAVE THE DATE: Die nächste Veranstaltung im Rahmen von Talking Energy findet am 26. September 2022 statt. Weitere Informationen folgen.**



Damit der Energie-Revolution nicht der Sprit ausgeht, benötigen wir ihre Unterstützung!

# WERDEN SIE PARTNER DER GRÖSSTEN INITIATIVE ZUM THEMA E-FUEL

[www.efuel-today.de/petition](http://www.efuel-today.de/petition)

**eFUEL- TODAY** · 1.  
Klimaneutrale Kraft- und Brennstoffe  
Themen: #energie, #politik, #klimaschutz, #energiewende und #nachhaltigkeit  
Berlin, Berlin, Deutschland · [Kontaktinformationen](#)  
161 Follower:innen · [141 Kontakte](#)  
3 Kontakte sind Follower:innen: Christian Nikolai, Bettina Göttler und 1 weitere Person

**MEW** MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.

## eFuel-Today und MEW starten LinkedIn-Kanal

Im Zuge der verstärkten öffentlichen Kommunikation für E-Fuels hat der MEW einen LinkedIn-Kanal eingerichtet, in dem sowohl deutsch- als auch englischsprachige Nachrichten, Berichte und Kommentierungen rund um das Thema alternative Kraftstoffe veröffentlicht werden. Zielgruppe ist hier vor allem die interessierte Öffentlichkeit im Netzwerk von LinkedIn, Mitglieder und Partner. Des Weiteren dient der Kanal natürlich auch der weiteren Vernetzung des MEW und seiner Initiative eFuel-Today mit Fach- und Führungskräften aus den unterschiedlichsten Branchen und Bereichen. Eine prominente Position nimmt derzeit die Petition für E-Fuels ein.

## Kommentar des bft zum „Tankrabatt“

Wenn man vom Tankrabatt spricht, darf man die öffentliche Diskussion nicht mit der tatsächlichen Lage verwechseln. Wenn man wirklich eine Wertung anstellt, dann diejenige, dass der Tankrabatt wirkt. Das klingt angesichts der gezeigten Verkaufspreise widersprüchlich, stimmt aber.

Tatsächlich haben sich die Einstandspreise für die Tankstellen Schritt für Schritt nach dem kurzen Einbruch nach oben bewegt. Nach Einstandspreisen

für Tankstellen (gemittelt aufgrund der Meldungen der bft-Mitglieder) um 1,48 Euro/Liter für Diesel und 1,45 Euro/Liter für E5 bewegten sich die Preise in leichten Wellen stetig aufwärts bis teilweise 1,65 Euro/Liter für Diesel und 1,52 Euro/Liter für E5 um die Monatsmitte. Seitdem sind die Preise auf hohem Niveau, aber relativ stabil. In einigen Regionen gibt es aufgrund der knapperen Produkte noch höhere Einstandspreise.

Die Verkaufspreise haben sich dementsprechend mitentwickelt und genauso die politische Diskussion. Statt eines Tankrabattes witterte die Presse eine Abzocke. Die Verantwortlichen der Verbände haben nach Möglichkeit für eine Beruhigung der Diskussion gesorgt. Erst eine Untersuchung vom ifo-Institut auf der Basis eines Preisvergleichs zwischen deutschen und französischen Tankstellenpreisen hat eine Entspannung der Diskussion gebracht.

Nichtsdestotrotz hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) in diesen Tagen einen „Schriftbericht“ für eine Verschärfung des Kartellrechts vorgelegt. Dieser verschärft zusätzlich zum bereits vorgelegten Änderungsentwurf des GWB in § 47 k, in dem nicht nur die Übermittlung der Preisdaten, sondern auch die der jeweils verkauften Mengen gefordert wird, die Möglichkeiten des Kartellamts weiter. Der Schriftbericht spricht auch von der besseren Möglichkeit der Zerschlagung von Anbietern.

Dabei schlägt das BMWK drei konkrete Maßnahmen vor:

1. Ermöglichung einer missbrauchsunabhängigen Entflechtung, um Wettbewerb auf verfestigten Märkten zu schaffen
2. Senkung der Hürden für kartellrechtliche Vorteilsabschöpfung
3. schlagkräftigere Ausgestaltung der Sektoruntersuchungen

Von daher gilt es abzuwarten, bis dem Schriftbericht der erste Entwurf folgt. Neben der ganzen Aktivitäten rund um die „Fit-for-55“-Regeln kommt damit erhebliche Arbeit auf die Verbände zu.

## MEW-Vorstandssitzung in Brüssel

Am 14. Juni 2022 fand die zweite Vorstandssitzung des MEW in diesem Jahr statt. Im Rahmen des Treffens in Brüssel diskutierten und bewerteten die Teilnehmer zunächst die Entwicklung des MEW seit der zu Jahresbeginn 2022 eingeleiteten Umstrukturierung. Ein zwischen Vorstand und Geschäftsführung vereinbarter Maßnahmenkatalog wird zudem sicherstellen, dass der bisherige positive Entwicklungsverlauf den MEW nachhaltig stabilisiert und darüber hinaus das Serviceangebot an seine Mitgliedsverbände ausgebaut wird.

Außerdem wurde im Rahmen der Vorstandssitzung die grundsätzliche Entscheidung getroffen, die zu Beginn des Jahres 2021 gestartete Kampagne eFuel-Today vor dem Hintergrund des positiven Entwicklungsverlaufs auch im Jahr 2023 fortzusetzen. Insbesondere die mittlerweile erzielte Reichweite der Kampagne stellt eine gute Basis dar, noch mehr Verbraucher über die Vorteile von synthetischen Kraftstoffen als komplementäre Alternative zum rein batterieelektrischen Pkw zu informieren.

Zum Abschluss der Sitzung stellte die Agentur Weber Shandwick die bisherigen Aktivitäten in Zusammenhang mit dem vom MEW finanzierten Projekt zur Stärkung der EU-Lobby-Arbeit vor. Diese sind insbesondere darauf ausgelegt, die Arbeit der europäischen Dachverbände FETSA und UPEI im Kontext der Energiewende-Politik der Europäischen Union mit zusätzlichen Ressourcen zu unterstützen.

## Mitgliederversammlung des AFM+E in Lübeck

Am 9. und 10. Juni 2022 kamen die Mitglieder des AFM+E zu ihrer Jahrestagung 2022 im sommerlichen Lübeck zusammen. Nach einer Schiffrundfahrt über die Trave und einer interessanten Führung durch die Hansestadt dinierten die Teilnehmer am ersten Abend in der altherwürdigen Schiffergesellschaft.

Den zweiten Tag eröffnete Frank Bonaldo aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit einem Vortrag zum Thema „Die Auswirkungen des Ukraine-Konflikts auf die Energieversorgung und den Mobilitätssektor in Deutschland“. Bonaldo gab sehr interessante Einblicke in die Arbeit seines Ministeriums. So thematisierte er beispielsweise die Unterstützung für den Bau von LNG-Terminals und die Verabschiedung des Gasspeichergesetzes. Darüber hinaus erklärte Bonaldo, dass sich Diesel-Pkw schon sehr bald nicht mehr lohnen würden. Trotzdem fänden 65 Prozent der Deutschen das Aus des Verbrenners, trotz synthetischer Kraftstoffe, falsch, so das Ergebnis einer Umfrage des Ministeriums.

Im Anschluss fand eine aufschlussreiche Paneldiskussion mit dem Thema „Wasserstoff – Problemlöser der Zukunft?“ statt. Nach einem Eröffnungsvortrag von Dr. Markus Hirschfeld, Leiter des Referats

Energiepolitik im Energiewendeministerium von Schleswig-Holstein, der die Wasserstoffstrategie seines Bundeslandes präsentierte, diskutierten André Steinau (Geschäftsführer GP Joule), Andreas Wellbrock (Geschäftsführer Green Fuels) und Hanno Balzer (Leiter Energiewirtschaft HH2E AG) über das spannende Thema. Es wurden vielversprechende Geschäftsmodelle präsentiert und auf die zentrale Rolle des Mittelstandes beim Wandel zu einer Wasserstoffwirtschaft verwiesen.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete die jährliche Mitgliederversammlung des Verbands.

## FETSA-Jahrestagung in Brüssel

Die FETSA-Jahrestagung 2022 stand ganz im Zeichen der Themenbereiche Energiewende sowie Versorgungssicherheit des europäischen Energiemarktes. Im Rahmen einer eintägigen Konferenz wurden beide Bereiche auf Grundlage von Impulsvorträgen, Präsentationen sowie lebhaften Podiumsdiskussionen analysiert und bewertet. Insbesondere die Auswirkungen der russischen Invasion in der Ukraine sowie der reduzierten Gaslieferungen nach Deutschland und Europa in Kombination mit den jüngsten EU-Sanktionspaketen resultierten bei den Konferenzteilnehmern in einer angespannten Bewertung der Versorgungssicherheit.

Als überaus erfreulich konnte dahingehend festgestellt werden, dass sich unter den Konferenzteilnehmern eine außerordentlich hohe Anzahl aus dem politischen Umfeld in Brüssel befanden. Diese Tatsache bestätigt sehr transparent, dass FETSA als Sprachrohr des europäischen Tanklager-Sektors gemeinsam mit seinen Vertretern aus der Tanklager-Industrie seitens der EU-Politik mittlerweile als relevante Stakeholder auf dem Gebiet der Versorgungssicherheit identifiziert worden sind.

## MEW begrüßt Riemser Erklärung

Im Rahmen der sogenannten „Riemser Erklärung“ haben sich die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der ostdeutschen Bundesländer Mitte Juni 2022 auf die Eckpunkte einer künftigen Energiepolitik verständigt, bei der der Ausbau erneuerbarer Energien in Ostdeutschland den Weg zur Unabhängigkeit von russischem Öl und Gas ebnen soll. In dem sechsseitigen Dokument werden neben den Herausforderungen vor allem die Potenziale Ostdeutschlands betont und eine gemeinsame Agenda von Bund und ostdeutschen Ländern für Ostdeutschland festgeschrieben. Der MEW begrüßt die in der Riemser Erklärung vorgeschlagenen Maßnahmen.

[Zur Riemser Erklärung](#)

## Pressespiegel

### Handelsblatt:

#### „Nicht gerechtfertigt, die Preise so anzuheben“: Wo die freien Tankstellen die Übergewinne sehen

Abzocke an der Zapfsäule? Stephan Zieger spricht für die vielen kleinen freien Tankstellen im Land. Im Interview erklärt er, warum die Spritpreise trotz Tankrabatts weiter steigen.

[Zum Interview](#)

### The European:

#### Wolfgang Reitzle: Der Verbrennungsmotor scheint der Feind der Grünen zu sein

Er ist einer der wichtigsten Wirtschaftslenker der Bundesrepublik. Wolfgang Reitzle spricht im Interview mit „The European“ Klartext zur Energiewende. „Der Verbrennungsmotor scheint der Feind der Grünen zu sein und da geht es gar nicht mehr um das Klima“, betonte der Professor der Technischen Universität München.

[Zum Interview](#)

### ZEIT ONLINE:

#### Der mächtigste Grüne der Welt

Der Amerikaner Hal Harvey verteilt weltweit Hunderte Millionen Euro an Organisationen, die Programme für Regierungen schreiben – und in Deutschland Staatssekretäre stellen.

[Zum Artikel](#)

### Unternehmensnews:

#### Studie bestätigt: Technologieoffener Ansatz spart am meisten Emissionen

Um die internationalen Klimaziele zu erreichen, müssen die Volkswirtschaften weltweit ihre Treibhausgas-Emissionen in allen Sektoren deutlich reduzieren. Das gilt auch für die Bauindustrie und ihre Partner. Auch deshalb arbeitet Liebherr als einer der größten Baumaschinenhersteller an neuen, effizienten

Antriebskonzepten. Das Unternehmen setzt dabei auf Technologieoffenheit.  
Die Ergebnisse einer Studie bestätigen diesen Weg.  
[Zur Pressemitteilung](#)

MEW Mittelständische  
Energiewirtschaft Deutschland e.V.  
Geschäftsführer: Frank Schaper, Dr.  
Hans Wenck, Stephan Zieger, Axel  
Münch  
Georgenstraße 23 | 10117 Berlin  
Telefon: +49 (0) 30 - 8095045-40  
Fax: +49 (0) 30 - 20 45 12 55  
Email: [presse@mew-verband.de](mailto:presse@mew-verband.de)  
[www.mew-verband.de](http://www.mew-verband.de)



Lesen Sie hier  
die Datenschutzerklärung.

Diese E-Mail wurde an {{ contact.EMAIL }} versandt.

Diese E-Mail beinhaltet den Newsletter  
der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschlands e.V. ([mew-verband.de](http://mew-verband.de)).  
[Abmelden](#)



© 2022 MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V.