

Allgemeines

Der MEW unterstützt mit seinen Mitgliedsunternehmen aktiv die europäischen und nationalen Klimaschutzprogramme. Wir sichern heute gemeinsam einen großen Teil der Energieversorgung Deutschlands und möchten auch dazu beitragen, dass die Bundesrepublik bis 2045 treibhausgasneutral wird. Um die Energiewende erfolgreich zu gestalten, braucht es neben der Stromwende jedoch auch eine Molekülwende, denn heute werden lediglich 20 Prozent unseres Energieverbrauchs von Strom gedeckt, 80 Prozent hingegen durch Moleküle. Dieses Verhältnis wird sich verschieben, doch Moleküle werden weiterhin eine wichtige Rolle in der Energieversorgung spielen müssen. Daher werden künftig CO₂-neutrale Moleküle, vor allem Kohlenwasserstoffe, als Ersatz für fossile Energieträger und chemische Ausgangsstoffe benötigt.

Alle Studien¹ zeigen, dass Deutschland ein Energieimportland bleiben wird. Diesem Fakt muss die Politik Rechnung tragen. Hierfür müssen frühzeitig internationale Partnerschaften abgeschlossen und die notwendige Import-Infrastruktur bereitgestellt werden. Generell ist es Aufgabe der kommenden Regierung, die Infrastruktur in Deutschland wieder in einen guten Zustand zu bringen und zukunftsgerecht aufzustellen. Hierbei müssen jedoch auch die Kosten für den notwendigen Wandel im Blick behalten werden, dementsprechend sollte bestehende Infrastruktur, so weit möglich, weitergenutzt und entwickelt werden.

Besonders mittelständische Unternehmen brauchen verlässliche, technologieoffene und realistische Rahmenbedingungen, um erfolgreich wirtschaften und in den Aufbau einer nachhaltigen Energieversorgung investieren zu können. Ohne die Investitionen einer gesunden mittelständischen Wirtschaft wird es keine Energiewende geben. Die vorgenannten Grundvoraussetzungen sind für den gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland und damit auch für den Mittelstand entscheidende Faktoren, denn über 99% der Unternehmen sind kleine und mittelständische Unternehmen. Darüber hinaus sichern diese Unternehmen über 56% der Arbeitsplätze. Die Energiepolitik sollte in Hinblick auf das Zieldreieck aus Bezahlbarkeit, Klimaschutz und Versorgungssicherheit ausgewogen gestaltet sein, denn erfolgreicher Klimaschutz muss bezahlbar und unternehmerisch lohnend sein.

Die Molekülwende im Verkehr voranbringen

Der Verkehrsbereich ist für etwa 22 % der CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Hier liegt ein großes Potential für Klimaschutz. Erneuerbare Kraftstoffe können und sollten hierzu einen großen Beitrag leisten. Während sie für den Luft- und Seeverkehr unverzichtbar sind, werden sie auch für den Straßenverkehr dringend benötigt.

- Aktuell sind ca. 47 Mio. Pkw mit Verbrennungsmotor in Deutschland zugelassen². Auch im Jahr 2035 werden es gemäß seriösen Studien noch mindestens 35 Mio. sein.

¹ So beispielsweise: EWI Köln im Auftrag des UTV: „Resilienz im klimaneutralen Energiesystem der Zukunft“, 2024; BMWK: „Neue Langfristszenarien für die Energiewende“, 2024, und andere.

² Kraftfahrt-Bundesamt: *Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen der jeweiligen Perioden (ab 2022 FZ 27.9)*.

Auch diese Fahrzeuge müssen zum Klimaschutz beitragen und benötigen hierfür erneuerbare Kraftstoffe. Erneuerbare Kraftstoffe müssen auch im Straßenverkehr zum Einsatz kommen dürfen. Hier besteht der größte Nutzen für das Klima und die größte Zahlungsbereitschaft.

- Zudem ist nicht nachvollziehbar, warum nicht auch in fernerer Zukunft Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen werden sollten, sofern sie mit nachhaltigen Kraftstoffen betrieben werden. Der Beitrag zum Klimaschutz sollte hierbei das entscheidende Kriterium sein.
- Wir müssen anerkennen, wie wichtig die Defossilisierung der Bestandsflotte ist und den Blick nicht nur auf Neuwagen legen.
- Das Aus das Verbrennungsmotors in der EU sollte abgewendet werden, denn das Problem ist der fossile Kraftstoff und nicht der Motor. Eine zukünftige Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors repräsentiert nicht nur eine deutsche Kernkompetenz, sondern sichert auch Arbeitsplätze in der Automobil- und Zuliefererindustrie. Generell wäre es wichtig, Messungen von CO₂ künftig nicht mehr ausschließlich am Auspuff, sondern über den gesamten Lebenszeitraum vorzunehmen (life cycle assessment).
- Auch Kraftstoffe biogenen Ursprungs und ihr Beitrag zum Klimaschutz müssen anerkannt werden. Das gilt insbesondere für Biokraftstoffe der 2. und 3. Generation.
- Wir benötigen auch Tankraum, um neue, nachhaltige Kraftstoffe anbieten zu können. Daher muss die neue Bundesregierung dafür sorgen, dass die lange überflüssigen Kraftstoffschutzsorten E5 und B7 endlich abgeschafft werden, wie es in weiten Teilen Europas seit vielen Jahren übliche Praxis ist, sodass wir diese Tanks für HVO 100 und andere klimaverträgliche Kraftstoffe verwenden können. Klimaschutz hat Priorität, also muss auch dementsprechend gehandelt werden.
- Für den Hochlauf synthetischer Kraftstoffe werden ambitionierte und verlässliche Quoten benötigt.
- Außerdem bedarf es dringend einer Reform der Energiesteuer auf europäischer oder nationaler Ebene, um erneuerbare Kraftstoffe gegenüber ihren fossilen Pendanten besserzustellen und eine transparente, faire Besteuerung von Kraft- und Brennstoffen zu ermöglichen.
- Ein globaler Markt für Power-to-X-Produkte bringt Vorteile für alle Seiten mit sich. So werden auch Länder, die heute vom Export fossiler Energien abhängen, und Länder des Globalen Südens gestärkt.

[Der Wasserstoffhochlauf muss jetzt gelingen](#)

Deutschland ist von seinem Ziel, Leitmarkt für Wasserstoff zu werden, im Moment weit entfernt. Wasserstoff wird allerdings in Zukunft vor allem dort gebraucht werden, wo die direkte Nutzung von grünem Strom nicht möglich ist. In der Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie geht die Bundesregierung von einem Wasserstoffbedarf für Deutschland von 95-130 TWh für das Jahr 2030 aus. Wenn dieses Ziel erreicht werden soll, muss die kommende Bundesregierung folgende Punkte zwingend beachten:

- Für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft ist es wichtig, insbesondere in der Anfangsphase nicht ausschließlich auf grünen Wasserstoff zu setzen. Auch CO₂-neutraler Wasserstoff (blau, türkis, orange) muss eine Rolle spielen dürfen. Der Einsatz dieser Wasserstoffformen würde die Kosten für den Hochlauf massiv senken.
- Außerdem müssen auch Wasserstoffderivate, wie Methanol, LOHC, Ammoniak und E-Fuels, stets mitgedacht werden. Diese können teilweise direkt genutzt werden oder eignen sich als Wasserstoffträger für den Import, denn der Großteil des künftigen Bedarfs an Wasserstoff wird nach Deutschland importiert werden müssen.
- Für den Import von grünem Wasserstoff muss von Anfang an ein europäisches System der Zertifizierung und Kontrolle aufgebaut werden.
- Die Produktionskriterien für grünen Wasserstoff, die sich aus den Delegierten Rechtsakten der EU (Delegierte Verordnung 2023/1184) ergeben, sind zu restriktiv und bremsen den Wasserstoffhochlauf. Hier wünschen wir uns, dass die kommende Bundesregierung mit Nachdruck auf eine Überarbeitung drängt, da der Wasserstoffhochlauf sonst aufgrund zu hoher Erzeugungskosten in Gefahr ist.

Resilienz stärken – Speicher mitdenken

Der russische Angriffskrieg hat uns schmerzhaft vor Augen geführt, wie wichtig die Versorgungssicherheit im Energiebereich ist. Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Energie sind für ein Industrieland wie Deutschland von enormer Bedeutung. Doch auch ein künftig „grünes“ Energiesystem muss resilient aufgestellt sein. Hierfür sind folgende Aspekte besonders wichtig:

- Die Resilienz des künftigen Energiesystems muss bei allen Überlegungen und Handlungen mit bedacht werden. Hierfür braucht es eine Energiespeicherstrategie der kommenden Bundesregierung und eine Krisenbevorratung von grüner Energie nach Vorbild des etablierten Erdölbevorratungsverbands (EBV).
- Deutschland wird Energieimportland bleiben. Der Umstieg auf erneuerbare Moleküle bietet jedoch die Chance, künftig auf diversifiziertere Energiepartnerschaften zu setzen, um die Abhängigkeit Deutschlands von einzelnen Handelspartnern zu reduzieren. Der Vorteil von Wasserstoff und Wasserstoffträgern ist dabei, dass sie sich an sehr vielen Orten der Welt produzieren lassen.
- Doch auch die heimische Elektrolyse stärkt Resilienz und muss ausgebaut werden, insbesondere auch, um die Überproduktion von Strom sinnvoll zu nutzen. Für die künftig notwendige Wasserstoffspeicherung reicht eine Umrüstung der bestehenden Erdgaskavernen allein nicht aus. Deshalb sollte die nächste Bundesregierung auch bereits bestehende Infrastruktur, wie Tanklager, zur Speicherung von Wasserstoff und dessen Derivaten mit bedenken.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiff- und Luftfahrt stärken

Schifffahrt:

- Die Defossilisierung der Schifffahrt erfordert erhebliche Investitionen in die Entwicklung neuer Antriebssysteme, den Ersatz bzw. die Umrüstung der Schiffsflotte und den Aufbau einer neuen Versorgungsinfrastruktur für klimaneutrale Kraftstoffe.
- Zudem muss für eine schnelle, deutliche Erhöhung der Produktionskapazitäten für klimafreundliche Kraftstoffe gesorgt werden, möglicherweise durch den Einsatz gezielter Fördermittel. Um die Ziele der FuelEU Maritime zu erreichen, müssen Politik und Wirtschaft dabei eng zusammenarbeiten. Die Politik kann durch gezielte Fördermaßnahmen und Steueranreize die Entwicklung neuer, klimaverträglicher Schiffskraftstoffe und Antriebssysteme unterstützen. Die Akteure der Branche sind gefordert, ihre Expertise einzubringen und in innovative Technologien zu investieren.
- Dafür bedarf es jedoch langfristig verlässlicher Rahmenbedingungen, die Investitionssicherheit geben und realistischer Zielvorgaben, die die Unternehmen nicht überfordern.
- Für den Erhalt der deutschen Schifffahrtsindustrie ist von essenzieller Bedeutung, die internationale Wettbewerbsfähigkeit in dem globalen Geschäft sicherzustellen. Dies gilt für die Reeder wie auch für die Unternehmen, die die Kraftstoffversorgung der Schiffe bewerkstelligen.

Luftfahrt:

- Die Luftfahrtbranche steht vor einem tiefgreifenden Wandel. Um die Klimaziele zu erreichen, die u.a. durch die „ReFuel Aviation“ als Teil des Fit-for-55-Paketes vorgegeben sind, ist eine flexible und technologieoffene Entwicklung von entscheidender Bedeutung.
- Die Mitgliedsunternehmen des MEW e.V. können hierbei eine führende Rolle übernehmen, indem sie ihre Expertise und Infrastruktur für die Entwicklung und Erprobung neuer Technologien zur Verfügung stellen. Von der Einführung neuer Kraftstoffe, die den Anforderungen von ReFuel Aviation genügen, über die Optimierung von Prozessen bis hin zur Integration erneuerbarer Energien – die Möglichkeiten sind vielfältig und erfordern eine kontinuierliche Anpassung an neue Technologien, vor allem aber verlässliche Förder- und Rahmenbedingungen.
- Das Versprechen aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung, die Mehreinnahmen in die Förderung innovativer und nachhaltiger Lösungen zu investieren, schafft die notwendigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation der Luftfahrt. Nun fehlt es an der Umsetzung. Die neue Regierung muss dieses Versprechen einlösen und so Investitionen für die Unternehmen, insbesondere des Mittelstandes, sicher und lohnend machen.
- Die neue Bundesregierung muss Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass klimaneutrale Flugkraftstoffe in ausreichender Menge in Deutschland zur Verfügung stehen, um den Standort Deutschland für die Flug- und Zuliefererindustrie zu stützen und ein Abwandern bzw. Tanktourismus zu verhindern.

Sonstiges

- CCU und CCS, also die Abscheidung, Nutzung und Speicherung von CO₂, sind für ein Gelingen der Energiewende von entscheidender Bedeutung. Sie werden künftig zur Erzeugung von synthetischen Kohlenwasserstoffen benötigt. Außerdem werden sich auch im klimaneutralen System der Zukunft nicht alle CO₂-Emissionen verhindern lassen.
- Die Mineralölindustrie stellt heute ca. 21% ihrer Produkte für die stoffliche Nutzung in anderen Industrien (Lebensmittel, Bau, Kunststoff, Chemie usw.) bereit. Diese Nutzung muss auch künftig durch CCU oder den Einsatz von CO₂-neutralem Rohöl im Raffinerieprozess möglich sein, um die Industrie mit notwendigen Erzeugnissen zu versorgen.
- Um die Klimaziele im Wärmemarkt zu erreichen, ist Technologieoffenheit notwendig. Auch Heizungen, die mit klimaneutralen Brennstoffen (grüner Wasserstoff, synthetische Brennstoffe) betrieben werden, sind Teil der Lösung. Ferner sollte sich die kommende Bundesregierung dafür einsetzen, dass der verpflichtende Anteil an erneuerbaren Energien im Wärmemarkt auch bilanziell erfüllt werden kann.
- Der Erfolg deutscher mittelständischer Unternehmen basiert unter anderem auf hoher Effizienz, großer Flexibilität und starker Innovationskraft. Daher leidet insbesondere der Mittelstand unter der dramatisch anwachsenden Last an Bürokratie, die mit einer dünnen Personaldecke nicht mehr zu bewerkstelligen ist. Die Berichtspflichten im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung, des Energiesteuergesetzes, des Klimagesetzes, des Lieferkettengesetzes, um nur einige zu nennen, haben Ausmaße angenommen, die nicht mehr zu bewältigen sind. Trotz Beteuerungen für eine Entbürokratisierung, ist seit vielen Jahren exakt der gegenteilige Trend zu verzeichnen, der sogar an Geschwindigkeit zunimmt. Hier muss die neue Regierung auf nationaler und insbesondere EU-Ebene für eine radikale Wende sorgen.

Fazit

- Für das Gelingen der Energiewende und zum Erreichen der nationalen und europäischen Klimaziele bedarf es - neben der Stromwende - auch einer Molekülwende.
- Die Produktion und Verwendung grüner Moleküle muss jetzt beginnen, wenn wir die ehrgeizigen Klimaziele erreichen wollen.
- Für die Defossilisierung der Bestandsflotte im gesamten Straßenverkehr sind erneuerbare Kraftstoffe die einzige Lösung.
- Der Wasserstoffhochlauf muss beschleunigt werden, wenn Deutschland seine Klimaziele und die Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie erreichen will. Hierfür braucht es verlässliche und nicht zu strenge Rahmenbedingungen und finanzielle, staatliche Unterstützung in der initialen Phase des Hochlaufs.

- Deutschland wird Energieimportland bleiben. Für diesen Import sind flüssige Energieträger besonders geeignet.
- Wasserstoff und seine Derivate lassen sich deutlich besser und günstiger speichern als Strom. Um dem Energiesystem der Zukunft die notwendige Resilienz zu verleihen, werden sie daher dringend benötigt.
- Bereits bestehende Infrastruktur muss priorisiert weitergenutzt werden, um die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten zu reduzieren.
- Die Politik muss durch gezielte Fördermaßnahmen und Steueranreize die Entwicklung klimafreundlicher Schiffskraftstoffe und Antriebssysteme unterstützen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrtsindustrie zu sichern.
- Die neue Bundesregierung muss Rahmenbedingungen schaffen, die eine ausreichende Verfügbarkeit klimaneutraler Flugkraftstoffe gewährleisten, um die Klimaziele der ReFuel Aviation zu erreichen und den Standort Deutschland für die Luftfahrtindustrie zu stärken und wieder attraktiver zu machen.
- Die kommende Bundesregierung muss das Zieldreieck aus Bezahlbarkeit, Versorgungssicherheit und Klimaschutz stets ausgewogen betrachten.