

MEW.

Mittelständische Energiewirtschaft
Deutschland e.V.

MEW-News 11/2023
vom 30. November 2023

Themen:

- [Weihnachtsempfang des MEW - Talking Energy](#)
- [Was lange währt, wird endlich gut - Bundeskabinett beschließt Freigabe für HVO100 & Co](#)
- [Das Europäische Parlament entscheidet sich gegen den Carbon-Correction-Factor - alternative Kraftstoffe finden trotzdem ihren Platz](#)
- [Zuwachs beim MEW](#)
- [MEW bei der 7. International FEV Conference Zero CO2 Mobility](#)
- [Der MEW zu Gast auf der European E-Fuel Conference in Düsseldorf](#)
- [Das Forum für Zukunftsenergien diskutiert die Rolle von Biokraftstoffen beim Klimaschutz im Verkehr](#)
- [MEW mit dem Frauenenergienetzwerk FNE bei der Leipziger Strombörse](#)
- [Online-Event „HVO100 Diesel goes Germany“](#)
- [Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022: Jetzt bestellen](#)
- [Termine](#)
- [Zahl des Monats](#)
- [Pressespiegel](#)

Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre!

Brandneue Meldungen vom MEW finden Sie in unserem LinkedIn-Kanal. Folgen Sie uns!

Zu LinkedIn



[Weihnachtsempfang des MEW - Talking Energy](#)

Hoch über den Dächern Berlins kamen am Abend des 27.

November 2023 mehr als 80 Gäste in der PlaceOne Panoramabar zusammen. Dass die CO2-Emissionen so schnell wie möglich verringert und dafür alle Optionen genutzt werden müssen, war Konsens.

Die MEW-Vorstandsvorsitzende, Dr. Uta Weiß, stellte in ihrer einführenden Rede klar, dass „grüne Moleküle für den Erfolg der Energiewende von großer Wichtigkeit sein werden“. Sie betonte außerdem die Bereitschaft des Mittelstands und insbesondere der Mitglieder des MEW, ihren Beitrag zur grünen Molekülwende zu leisten.

Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, skizzierte die bereits erfolgten Maßnahmen des BMDV. „Wir haben schon viel geschafft. Aber alle bisherigen Bemühungen werden nicht ausreichen, um klimaneutral mobil sein zu können. Deshalb werden auch E-Fuels gebraucht.“ Ebenso ging sie auf die Importnotwendigkeiten ein: „Wir brauchen Energiepartnerschaften für Erneuerbaren Energien in flüssiger Form.“

Bei der anschließenden Paneldiskussion, moderiert von MEW-Geschäftsführer Dr. Hans Wenck, diskutierten Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance, und Johannes Daum, Bereichsleiter Wasserstoff, alternative Kraftstoffe und Brennstoffzelle bei NOW, über die Einsatzgebiete von E-Fuels. Einig waren sich beide, dass es bestimmte Bereiche geben wird, in denen wir die Klimaziele ohne alternative Kraftstoffe gar nicht erreichen können. „Für Schiffs- und Flugverkehr gibt es auch langfristig keine Alternative“, sagte Daum. Diemer kritisierte die aktuellen Rahmenbedingungen: „Am Ende müssen die CO2-Emissionen des gesamten Lebenszyklus drastisch sinken. Nur so kann echter Klimaschutz realisiert werden. Regulatorisch ist die Klimapolitik aktuell nicht zu Ende gedacht.“



Was lange währt, wird endlich gut - Bundeskabinett beschließt Freigabe für HVO100 & Co.

Das Bundeskabinett hat am 22. November 2023 beschlossen, dass paraffinische Dieselkraftstoffe wie HVO100 und grüner E-Diesel künftig in Reinform an Tankstellen angeboten werden dürfen. Der MEW hatte sich seit langem dafür eingesetzt, dass paraffinischer Dieselkraftstoff nach der Norm DIN EN 15940 für den Einsatz im Straßenverkehr in die 10. BImSchV aufgenommen wird. So forderten wir bereits zu Beginn des Jahres in einem breiten Bündnis mit Verbänden und Unternehmen der Verkehrs- und Kraftstoffbranchen die Zulassung von paraffinischen Kraftstoffen.

Viele Mitglieder unseres Bundesverbands Freier Tankstellen (bft) stehen in den Startlöchern, um an ihren Stationen HVO100 anzubieten. „Wir begrüßen die Entscheidung der Bundesregierung, endlich HVO100 für den freien Verkauf an Tankstellen zuzulassen. Der Kraftstoff senkt die CO2-Neuemissionen um bis zu 90 Prozent und kann damit schon heute maßgeblich zum Klimaschutz im Verkehr beitragen“, betont Daniel Kaddik, Geschäftsführer des bft und des MEW.

Der Ball liegt nun noch beim Bundesrat. Der MEW hofft, dass die Ländervertreter die Wichtigkeit des Themas erkennen und dem Beschluss des Kabinetts ohne Verzögerung zustimmen.



Das Europäische Parlament entscheidet sich gegen den Carbon-Correction-Factor - alternative Kraftstoffe finden trotzdem ihren Platz

Das Europäische Parlament hat über mehrere Änderungsanträge zur CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge abgestimmt. Die Pläne der EU sehen vor, dass neuzugelassene schwere Lkw bereits 2030 45 Prozent weniger CO₂ ausstoßen sollen als im Bezugsjahr 2019. Die Einsparungen sollen im Jahr 2035 zunächst auf 65 Prozent und im Jahr 2040 dann auf 90 Prozent steigen. In dem nun folgenden Trilog-Prozess könnten sich möglicherweise die Zielwerte für 2030 und 2035 noch leicht verändern. Busse sollen im Stadtverkehr gemäß dem Gesetzentwurf bereits ab dem Jahr 2030 komplett frei von CO₂-Emissionen sein.

Der vom MEW lange geforderte Carbon-Correction-Factor (CCF), der die Anrechnung klimafreundlicher Kraftstoffe leicht möglich gemacht hätte, verfehlte eine Mehrheit leider knapp. „Wir hätten uns gewünscht, dass der CCF berücksichtigt worden wäre, denn er hätte den tatsächlich geleisteten Emissions-Reduktionsbeitrag erneuerbarer Kraftstoffe berücksichtigt. Nun werden diese weiterhin wie herkömmlicher Diesel behandelt. Das kann nicht im Sinne des Klimaschutzes sein“, kommentierte Benjamin Ost, Manager Energiepolitik und Kommunikation des MEW, die Entscheidung.

Eine knappe Mehrheit gab es allerdings für eine Definition von CO₂-neutralen Kraftstoffen gemäß den Nachhaltigkeitsstandards der RED und eine neue Fahrzeugklasse für Lkw, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden. „In diesem Punkt hat das EU-Parlament Pragmatismus bewiesen und eine Tür für den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe geöffnet“, so Ost weiter.

Für den Beginn des kommenden Jahres werden die abschließenden Trilog-Verhandlungen zur CO₂-Flottenregulierung schwerer Nutzfahrzeuge erwartet.



Zuwachs beim MEW

Mit Peter Chabaev hat das Team der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland Anfang November Verstärkung bekommen. Der 27-Jährige wird sich künftig schwerpunktmäßig mit den Themen Biofuels, Wärmemarkt, Ladeinfrastruktur und Grünstrom beschäftigen.

Chabaev hat an der Reichman Universität in Herzliya, Israel, erfolgreich seinen Bachelor in „Sustainability and Government“ abgeschlossen und in der Zeit unter anderem ein Auslandssemester an der Syracuse University in New York absolviert. Anschließend war er in der Start-up-Welt tätig und hat im Bereich der Nachhaltigkeitsbewertungen gearbeitet.

„Ich bin gespannt auf die vielen interessanten Themen, die mich beim MEW erwarten, und freue mich, einen konstruktiven und positiven Beitrag für eine nachhaltige Mobilität und zur Energiewende leisten zu können“, sagte Chabaev beim Antritt seiner Position.



MEW bei der 7. International FEV Conference Zero CO2 Mobility

Bei der 7. Internationalen FEV Konferenz rief Kathleen Kollwe, Managerin Energiepolitik und Kommunikation beim MEW, die anwesenden Industrie- und Politikvertreter dazu auf, den Mittelstand aktiver und zentraler in der Energiewendepolitik mitzudenken. Gerade die KMU, auf denen das deutsche Wirtschaftsmodell basiert, sind der Schlüssel zu einer klimaneutralen Mobilität. Umso verwunderlicher sei es, dass die derzeitigen Regulierungen so wenig Spielraum für die Entfaltung der innovativen Kräfte des Mittelstands ließen.

Mit auf dem Panel waren Pit Terjung (Fridays for Future), Till

Mansmann (Wasserstoffbeauftragter des BMBF), Werner Diwald (Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellenverband) sowie Matthias Schmidt (Volkswagen).

Im Zentrum der Diskussion dieses Panels stand die Vision der zukünftigen Mobilität von Fridays for Future und wie man realistischere und mit den gegebenen Voraussetzungen dorthin kommen kann. Vor allem die Praktiker wiesen dabei auf die derzeitigen realitätsfernen Rahmenbedingungen der Energiepolitik in Deutschland und Europa hin.

Für den MEW machte Kathleen Kollwee auf den [Realitätscheck des MEW](#) aufmerksam. Dieser beleuchtet angefangen bei der Versorgungssicherheit über die Verzögerungen beim Netzausbau und der Ladesäuleninfrastruktur bis hin zur Verhinderung klimaneutraler Kraftstoffe im Straßenverkehr die wichtigsten Herausforderungen und Notwendigkeiten für Anpassungen der politischen Rahmenbedingungen.

Bildnachweis: (c) Jun Oim Doering/FEV



Der MEW zu Gast auf der European E-Fuel Conference in Düsseldorf

Am 8. und 9. November 2023 fand die diesjährige European E-Fuel Conference in Düsseldorf statt. Auf Einladung von Active Communications International war der MEW dieses Jahr als Partner live vor Ort und nutzte die Präsenz verschiedener wichtiger internationaler Stakeholder für den Austausch über technische und politische Entwicklungen.

Dr. Uta Weiß, Vorstandsvorsitzende des MEW, diskutierte auf dem Panel über verschiedene, verfügbare Arten von Kraftstoffen. In Bezug auf die Herstellung von Wasserstoff unterstrich sie, dass verschiedene Lösungsansätze parallel Sinn ergeben können: „Die Erzeugung von Wasserstoff im großen Maßstab in Regionen mit einem Überfluss an erneuerbaren Energien im Ausland mit anschließendem Import sowie auch dezentrale kleinere Erzeugungsanlagen zum Beispiel bei lokalen Tanklagern.“ Neben Weiß waren in der Diskussion Iris ten Have (Extantia), Mario Vesco (Sustainable Areo Lab) und Peter van Ees (ABN AMRO Bank) vertreten.

Weiterhin wurde während der Konferenz die Annahme des MEW bestätigt, dass der Fokus der Politik für E-Fuels nach wie vor im Bereich Luft- und Schifffahrt liegt. Wir werden uns jedoch weiterhin für einen zusätzlichen Fokus auf den Straßenverkehr einsetzen.



Das Forum für Zukunftsenergien diskutiert die Rolle von Biokraftstoffen beim Klimaschutz im Verkehr

Am 15. November 2023 war der MEW wieder beim Arbeitskreis „Energie und Verkehr“ des Forums für Zukunftsenergien im Berliner Robert-Bosch-Haus eingeladen. Vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen um die RED III, wurden „Biokraftstoffe und Co-Processing und ihr Beitrag zum Klimaschutz und Verkehr“ thematisiert.

Bis 2030 soll der Energieverbrauch des Straßen- und Schienenverkehrs zu mindestens 14 Prozent aus dem Bereich der erneuerbaren Energien kommen. Die Treibhausgasquote (THG) soll hier als Instrument unterstützen. Die Rolle des Co-Processing ist als mögliche Ergänzung der Quoten ebenfalls relevant.

Unter den Sprechern waren auch Mitglieder unseres Verbandes. Marco Lietz, Manager für Public Affairs bei Neste, verdeutlichte, wie wichtig die Nutzung von Rest- und Abfallstoffen aus neuen potenziellen Quellen wie Algen und Kunststoffabfällen für die Skalierbarkeit und Nachhaltigkeit der Produktion von Biokraftstoffen ist. Bis 2024 will Neste zum Beispiel nicht nur die Produktion von SAF (Sustainable Aviation Fuels) um das 15-Fache steigern, sondern auch die Produktion von HVO im Jahr 2030 um Millionen von Litern ergänzen.

Der MEW hält weiterhin daran fest, dass der Einsatz von Biokraftstoffen für die Einhaltung der Klimaziele unausweichlich ist.



MEW mit dem Frauenenergienetzwerk FNE bei der Leipziger Strombörse

Im mittlerweile sehr umfangreichen Frauennetzwerk Energiepolitik treffen sich vor allem, aber nicht nur, Frauen, die in der Berliner Energiepolitik arbeiten. Im Oktober stellte sich die EEX in Leipzig vor.

Sophia Kraft, Senior Business Analyst, und Lia Marie Wolf, Senior Analyst Group Strategy, gaben einen Überblick über die Funktionsweise des Strommarktes mit der EEX-Strombörse, die bisherigen Entwicklungen und die Strategiepläne für die Energiewende und dem Flexibilitätshandel, insbesondere im Zusammenhang mit der Erweiterung der Netze und dem Handel von Emissionsrechten. Besonders spannend war der Blick über die Schulter der Trader in der Marktsteuerung.



Mit freundlicher Unterstützung von



Online-Event „HVO100 Diesel goes Germany“

Was würden Sie sagen, wenn alle Dieselfahrzeuge mit einem Mal bis zu 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen verursachen würden? HVO100 ist ein biobasierter, synthetischer Kraftstoff aus biologischen Rest- und Abfallstoffen und damit frei von Erdöl. Er reduziert die Treibhausgasneuemissionen um bis zu 90 Prozent im Vergleich zu herkömmlichem Dieseldieselkraftstoff. 2024 soll er auch in Deutschland erhältlich sein. Aber: Was ist genau HVO100? Ab wann ist der Kraftstoff erhältlich? Wer kann HVO100 tanken? Und wie teuer wird er sein? Genau diese Fragen werden im Rahmen des Online-Events „HVO100 Diesel goes Germany“ geklärt.

Mit dabei sind:

- Oliver Luksic, Staatssekretär des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FDP)
- Walter Röhrli, Rallyelegende
- Daniel Kaddik, Geschäftsführer des Bundesverband Freier Tankstellen
- Christian Nikolai, FuelMotion GmbH BY NEF
- Dietmar Possart, Inhaber der BK Benzin-Kontor Tankstellen
- Dr. Michael Haberland, Präsident des Automobilclubs Mobil in Deutschland

Grußwort von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing.

Online-Event „HVO100 Diesel goes Germany“

Datum: Mittwoch, 13. Dezember 2023

Beginn: 19:00 Uhr | Ende: ca. 20:30 Uhr

Zur Anmeldung: [Link](https://bit.ly/hvo100)



Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022: Jetzt bestellen

Wie sieht die Tankstelle der Zukunft aus? Welche Rolle werden die einzelnen Geschäftsfelder Kraftstoffe, Convenience und Serviceleistungen spielen? Diese und viele weitere spannende Fragen beantwortet die Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022, die der Bundesverband Freier Tankstellen jährlich herausgibt.

[Zum Bestellformular](#)

Kalender

Immer aktuell: Seit kurzem finden Sie aktuelle Termine des MEW und seiner Mitgliedsverbände auf der Website des MEW unter dem Link: www.mew-verband.de/kalender

Termine

06./07.12.2023 [E-FUEL World Summit Conference & Exhibition](#)



Zahl des Monats

E-Autos sind in der Produktion um 40 Prozent teurer als konventionelle Autos mit Verbrennungsmotor. (Quelle: [Der Spiegel](#))

Pressespiegel

Atlantik-Passagierflug hebt mit Frittenfett im Tank ab
Die Luftfahrt belastet die Umwelt und gehört zu den größten CO2-Verursachern. Die Branche steht unter Druck und sucht nach grünen Alternativen. Ein Ansatz ist nachhaltiger Luftfahrttreibstoff. Erstmals fliegt eine Passagiermaschine mit diesem im Tank über den Atlantik.
[Zum Artikel](#)

Gerät soll CO2 am Auspuff einsammeln, daraus wird dann E-Fuel

Ein Start-up aus der Schweiz hat eine Anlage entwickelt, die CO₂ am Auspuff ableitet und verflüssigt. Die Flüssigkeit kann gesammelt und zu E-Fuels verarbeitet werden. Das System soll sich in Zukunft zum Nachrüsten von Lkws eignen. Die noch zu überwindenden Hürden sind allerdings gewaltig.
[Zum Artikel](#)

Wie Rohölpreis und Spritpreis zusammenhängen

Die Ölpreise sind zuletzt gesunken, an der Zapfsäule macht sich das aber kaum bemerkbar. Geben die Öl-Multis Preissenkungen nicht weiter?

[Zum Artikel](#)

Was passiert, wenn die CO₂-Emissionen aufhören?

Noch ist unklar, ob die Erwärmung anhält, wenn die Menschheit keine Treibhausgase mehr ausstößt. Nun haben Forscher genauer nachgerechnet.

[Zum Artikel](#)

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

[Abmelden](#)



© 2023 MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V.