

Hier können Sie das Briefing kostenlos testen:

https://background.tagesspiegel.de/?utm_source=mwv&utm_medium=referral&utm_campaign=mwv

Background Im Porträt



Christian Küchen

Hauptgeschäftsführer Mineralölwirtschaftsverband

Christian Küchen arbeitet für die Mineralölindustrie, aber ein Fossil ist er deshalb nicht. Im Gegenteil, ihm ist sehr daran gelegen, die **Mineralölwirtschaft**, deren Verband MWV er als Hauptgeschäftsführer leitet, zu **dekarbonisieren**. Er ist einer der Sprecher der [Power-to-X-Allianz](#), in der sich die Öl- und Gasbranche mit der Autoindustrie zusammengeschlossen hat, um mithilfe von Ökostrom **synthetische Kraftstoffe** und andere treibhausgasneutrale Produkte herzustellen. Küchen ist guter Hoffnung, dass **Elektrolyseure** mit einer **Leistung von fünf Gigawatt** von der Bundesregierung **gefördert** werden – die künftige **Wasserstoff-Strategie** soll es möglich machen.

„Viele unserer Überlegungen fallen im **Wirtschaftsministerium** auf fruchtbaren Boden“, sagt Küchen in seinem Büro mit Blick auf den Berliner Bahnhof Friedrichstraße. **Energiestaatssekretär Andreas Feicht** unterstütze Power-to-X sehr.

Immer wieder betont Küchen im Gespräch mit Tagesspiegel Background, dass seine Branche für einen **CO₂-Preis** sei. Allerdings streue auch innerhalb der europäischen Mineralölindustrie das Tempo enorm: Skandinavien und die Niederlande würden vorangehen, **Osteuropa** stehe auf der **Bremse**.

Auch wenn Küchen die Dekarbonisierung vorantreibt – die „All Electric Society“, die manche Energie- und Umweltexperten als Antwort auf die Klimaerwärmung sehen, lehnt er ab: „Es ist der **falsche Weg, alles mit Strom** machen zu wollen.“ Sein Eintreten für synthetische Kraftstoffe

habe auch geostrategische Gründe: „Für Länder wie **Saudi-Arabien**, **Katar** oder **Russland** müssen wir **Alternativen** schaffen. Sonst werden die ihre **Energie weiter billig verkaufen** müssen.“

Grüner Wasserstoff aus der Rheinlandraffinerie in Wesseling

Obwohl Küchen einräumt, dass Elektroautos selbst nach den Zahlen des Verbandes der Automobilindustrie vier Mal so effizient sind wie Verbrenner, sagt er: „Wenn die Leute nicht so viele E-Autos kaufen wie gewollt, brauchen wir E-Fuels.“ Der **Technologie- und Antriebsmix** werde **viel breiter** werden als heute. „Das ist volkswirtschaftlich vielleicht nicht optimal, aber es funktioniert.“

Küchen will Rohöl schrittweise ersetzen durch erneuerbare Kohlenwasserstoffe. Mit einem gewissen Stolz verweist er auf die **Rheinlandraffinerie** in Wesseling bei Köln, die in einer Zehn-Megawatt-Elektrolyseanlage **grünen Wasserstoff** herstellt – eine der größten Anlagen dieser Art weltweit. Oder die Fünf-Megawatt-Anlage in seiner Heimatstadt Hamburg: Sie produziert nur, wenn **Windstrom im Überfluss** vorhanden ist.

Das Fossile und das Erneuerbare vereinigt der **57-Jährige** auch in sich. Sein Werdegang ist sehr klassisch: **Studium der Verfahrenstechnik** an der Technischen Universität **Clausthal**, Promotion zur Methanolsynthese 1992. Schon beim ersten Job bei **Shell** ist er Gruppenleiter von fünf Leuten. „Herausforderungen haben mich schon immer gereizt“, sagt Küchen. Im Labor testen Küchen und seine Kollegen neue **Brennstoffe** und **Additive** für Heizöl, Schweröl und Flüssiggas. Das Öl soll weniger schwefelhaltig werden.

Küchen experimentiert selbst zu Hause weiter, hat Ölfässer im Keller. 1995 kombiniert er Brennwertechnik mit **Solarthermie**, später kommt noch ein **Holzofen** hinzu, den er mit Brennstoff vom eigenen Anwesen in der **Nordheide** südlich von Hamburg befeuert. Seit vier Jahren hat der **Vater** von zwei erwachsenen Kindern auch noch eine **Photovoltaik-Anlage** und einen **Stromspeicher**.

Seit 2004 Vorlesung zu Verbrennungstechnik an der RWTH Aachen

Seine Erfahrung mit Brennstoffen und Heizkesseln ist es wohl auch, die ihm 1995 schon mit 33 den Job als Geschäftsführer des **Instituts für Wärme und Oeltechnik** (IWO) verschafft. Das hat gerade in der Erneuerbaren-Branche keinen guten Ruf. Küchen sieht das natürlich anders: „Das IWO ist **nicht die Speerspitze gegen die Wärmewende**.“ Es habe dazu beigetragen, den Verbrauch der Ölheizungen deutlich zu senken. Das IWO habe auch Kampagnen für Solarthermie gefahren.

So schlecht kann es Küchen nicht gefallen haben, denn erst nach 20 Jahren wechselt er zum MWV. Da beschäftigt er sich zum Beispiel mit der Verpflichtung durch Brüssel, den **Treibhausgasausstoß** der Kraftstoffe ab 2020 **um sechs Prozent zu mindern**, statt um vier wie

bisher. Das kann durch die Beimischung von Abfallstoffen oder von Ethanol aus Stroh geschehen. Bei der neuen Technik geht es um **Milliardeninvestitionen**. Wer zuerst baue, sagt Küchen, zahle zu viel für die Fabrik. Deshalb gebe es eine große Unsicherheit in der Branche.

Verbündete sieht der MWV-Geschäftsführer in der **Auto- und Heizgeräteindustrie**, in den Verbänden der **chemischen Industrie** und des **Maschinenbaus**. Von der **Gewerkschaft IG BCE** bekommt Küchen ebenfalls Unterstützung. An den Groko-Parteien kommt er natürlich nicht vorbei, hält aber auch Kontakt zu FDP und Grünen. Er selbst ist **parteilos**. Seinen **Professorentitel** hält Küchen, weil er seit 2004 an der **RWTH Aachen** regelmäßig eine Vorlesung zu Verbrennungstechnik hält. Mittlerweile geht es aber eher um die Praxis der Energiepolitik. „Meine Studenten finden das hoch spannend“, sagt er. *Jens Tartler*

Fahrrad oder Ferrari?

In Berlin-Mitte eindeutig das Fahrrad – ins Büro und zu den vielen Terminen. Für lange Strecken in Deutschland meist die Bahn, wenn sie es unter vier Stunden schafft. Und privat im ländlichen Raum nicht nur auf dem Weg zum Bahnhof ist es der Pkw mit Verbrennungsmotor.

Welche Mobilitätsapps nutzen Sie und warum gerade diese?

Da ich Inlandsstrecken überwiegend mit dem Zug zurücklege, die App der Deutschen Bahn. Auch für den lokalen Nahverkehr gut geeignet.

Wer gibt in der Mobilitätsbranche das Tempo vor?

Ganz realistisch ist die EU der Taktgeber, insbesondere bei der CO₂-Regulierung für Pkw und Lkw. Und da kann ich nur sagen: Die Elektromobilität wird nicht der erhoffte Königsweg ins Null-Emissions-Zeitalter sein. Wir brauchen Alternativen, aber die werden noch zu wenig berücksichtigt.

Wo würden Sie gerne das Rad neu erfinden?

Es wäre schon unglaublich viel gewonnen, wenn wir wegkämen vom Gedanken, eine einzige Lösung würde ausreichen, die Herausforderungen im Verkehrssektor zu bewältigen. Elektromobilität, Wasserstoff, E-Fuels, Biofuels: alles zusammen und besser vernetzt mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr – so können wir schrittweise die Klimabilanz im Verkehrssektor verbessern und die Menschen dabei mitnehmen, in der Stadt und auf dem Land.