



Christian Küchen:
„Eine Schlüsselrolle wird dem Straßenverkehr zukommen, da hier bei Anpassung bestehender Instrumente wie der Energiesteuer und der CO₂-Regulierung für Pkw und Lkw schnell vergleichsweise hohe CO₂-Preise erreicht werden können, ohne die Bürger deutlich höher zu belasten.“

Klimaneutraler Verkehr bis 2050?

Mit einem Plan unter dem Namen „Clean Fuels for All“ zeigt die europäische Mineralölwirtschaft, welchen Beitrag CO₂-arme flüssige Kraftstoffe leisten können. Doch für eine Umsetzung dieser Vorschläge gibt es noch einige Hürden zu überwinden. Brennstoffpiegel + Mineralölrundschau sprach dazu mit Prof. Christian Küchen (Mineralölwirtschaftsverband) und Adrian Willig (Institut für Wärme und Öltechnik).

Mit „Clean Fuels for All“ wurde ein Plan entwickelt, der zeigt, dass bereits bis 2035 die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor durch CO₂-arme flüssige Kraftstoffe in Europa um bis zu 100 Millionen Tonnen CO₂ gesenkt werden können. Wie kann das im Einzelnen gelingen?

Christian Küchen: Vor zwei Jahren haben wir als Branche die Vision 2050 kommuniziert. Darin haben wir ein Zielbild entwickelt, das die Pariser Klimaziele unterstützt, und wir haben deutlich gemacht, dass aus unserer Sicht Raffinerien und klimaneutrale Produkte auch in 2050 eine wichtige Rolle spielen werden. Wir haben beschrieben, mit welchen Technologien wir die Emissionen des Produktionsprozesses in Raffinerien drastisch reduzieren können und wie wachsende Anteile klimaneutraler Kraftstoffe in den Markt kommen können. Wir haben also beide Sektoren adressiert, aber noch nicht gesagt, wie das genau umgesetzt werden soll.

Jetzt, zwei Jahre später, wurde mit „Clean Fuels for All“ aus dem Ziel eine Art Roadmap, die viel konkreter ist. Daher

werden jetzt auch erstmalig Zahlen genannt und Angaben gemacht – etwa, was investiert werden muss, welche Emissionsminderung bis wann möglich ist, welche Technologien infrage kommen und in welchen Größenordnungen sie zum Einsatz kommen könnten.

Inzwischen ist auch klargeworden, dass es tatsächlich um das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 geht. Wir reden heute nicht mehr von 80 Prozent Einsparung, sondern faktisch über 100 Prozent CO₂-Minderung. Da in einigen Bereichen, wie z. B. in der Landwirtschaft, Emissionen nicht vollständig vermieden werden können, bedeutet das in der Praxis wahrscheinlich 95 Prozent plus Kompensationsmaßnahmen, um die Klimaneutralität insgesamt zu erreichen.

Als Branche unterstützen wir diese Zielsetzung und haben genaue Vorstellungen über den Hochlauf bestimmter Technologien und die dafür nötigen Rahmenbedingungen.

Adrian Willig: „Clean Fuels for All“ sagt, dass in Europa im Jahr 2050 bis zu 150 Millionen Tonnen CO₂-arme Kraftstoffe für den europäischen Markt und für alle Verkehrssegmente



Adrian Willig:
„Neben Effizienzsteigerungen und dem Ausbau der inländischen Ökostrom-Erzeugung sind CO₂-arme Fuels eine vielversprechende Säule für eine zukünftige bezahlbare Energieversorgung.“

produziert werden könnten. Dabei reden wir nicht nur von synthetischen Fuels, sondern ebenso von Biokraftstoffen. Die Investitionen betreffen also Raffinerien und Bio-Kraftstoff-Industrie gleichermaßen.

Wichtig ist auch, dass man in den dreißiger und vierziger Jahren E-Fuels aus anderen Regionen der Welt außerhalb Europas importieren wird. Außerdem werden, um klimaneutrale Kraftstoffe herzustellen, verschiedene Technologien zum Einsatz kommen. In den nächsten Jahren wird es vor allem darum gehen, in der Herstellung einen industriellen Maßstab zu erreichen. Dafür bedarf es geeigneter Rahmenbedingungen, damit Unternehmen Investitionssicherheit erhalten.

Wie müssten die Rahmenbedingungen dafür aussehen?

Christian Küchen: Das ist natürlich eine hochkomplexe Frage, denn es spielen etliche Aspekte hinein, selbst wenn wir nur die politischen Rahmenbedingungen betrachten. Nehmen wir beispielsweise die europäischen CO₂-Flottengrenzwerte. Wenn der Verkehr tatsächlich bis 2050 CO₂-neutral werden soll, geht das nicht ohne grüne Kraftstoffe. Soll bis 2050 jeder Liter Kraftstoff klimaneutral sein, muss in die Entwicklung solcher Kraftstoffe investiert werden. Dazu brauchen die Unternehmen Sicherheiten, etwa die Zusage, dass ein Verbrennungsmotor, der mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben wird, ebenso mit Null-Emissionen auf die Flottengrenzwerte anrechenbar ist wie ein Elektromotor.

Ist also die Idee vom stromgetriebenen Verkehr ein Irrweg?

Adrian Willig: Es geht nicht um ein Entweder-oder, sondern um einen gesunden Mix aus verschiedenen Antriebskonzepten und Energien. Klimaschutz braucht Vielfalt. Batterieelektrische Fahrzeuge können in bestimmten Fällen eine Alternative sein, zum Beispiel für kürzere Strecken und für

Nutzer, die ihr Fahrzeug mit selbstproduziertem Solarstrom vom eigenen Hausdach laden können. Doch selbst wenn es, wie manche optimistischen Schätzungen meinen, bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektro-Autos in Deutschland gibt, werden auf deutschen Straßen immer noch mehr als 35 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotoren fahren. Sollen die Emissionsziele im Verkehr erreicht werden, muss für diese Fahrzeuge eine Lösung her. Und dafür bieten sich klimaneutrale flüssige Kraftstoffe an. Hinzu kommt: Bestimmte Anwendungen, wie der Flug- und Schiffsverkehr oder schwere Lkw, funktionieren nicht einfach mit Strom. Hier ist der Einsatz CO₂-armer Kraftstoffe unverzichtbar.

Christian Küchen: E-Fahrzeuge sind emissionstechnisch nur dann wirklich sinnvoll, wenn erneuerbarer Strom getankt wird. Deutschland ist für dessen Erzeugung aber ein denkbar schlechter Standort. Im Vergleich zu sonnen- und windbegünstigten Regionen in Europa und noch stärker in der ganzen Welt ist die Sonneneinstrahlung bei uns geringer und auch das Windaufkommen. Hinzu kommt noch die Begrenzung der Ausbaumöglichkeiten erneuerbaren Stroms durch die relativ dichte Besiedelung. Auch sind die Möglichkeiten sehr begrenzt, Pumpspeicherkraftwerke anzulegen und so für eine stetige Verfügbarkeit regenerativen Stroms Sorge zu tragen. Wenn heute in den Medien steht, dass über die Hälfte der Energie aus Erneuerbaren gewonnen wird, klingt das gut. Aber es bezieht sich nur auf den Strom mit einem Anteil von rund 600 Terrawattstunden am Endenergieverbrauch. Insgesamt benötigt Deutschland aber rund 2.500 Terrawattstunden Energie pro Jahr. Davon deckt erneuerbarer Strom gerade 12 Prozent ab. Und das nicht einmal bedarfsgerecht, sondern nur wenn der Wind weht und die Sonne scheint. Wir werden also unseren gesamten Endenergieverbrauch auch in Zukunft nicht annähernd durch im eigenen Land produzierten erneuerbaren Strom decken können, zumindest wenn wir ein Industrieland bleiben wollen. Wir müssen erneuerbare Energie importieren, aus Ländern, in denen Solar- und Windstrom günstig hergestellt und ge-

speichert werden kann. Um Strom über weite Strecken zu transportieren, werden gasförmige und flüssige Speichermedien gebraucht. Warum sollte man die dann nicht direkt als Kraftstoffe einsetzen, statt sie wieder in Strom zurück zu verwandeln? E-Fahrzeuge sind also kein Irrweg, aber eben auch nicht der einzig sinnvolle Weg, um die Verkehrswende zu gestalten.

Immer wieder wird in diesem Zusammenhang die Umsetzung der Erneuerbaren Energien Richtlinie – kurz: RED II – angesprochen. Was steckt eigentlich hinter dieser Richtlinie?

Christian Küchen: Die Renewable Energy Directive – kurz RED II – steht für erneuerbare Energien nicht nur im Verkehrssektor, sondern auch in den Sektoren Wärme und Stromerzeugung. Mit der Richtlinie verpflichtet die EU die Mitgliedsstaaten, bis 2030 dafür zu sorgen, dass im Verkehrssektor ein Anteil von 14 Prozent erneuerbarer Energien eingesetzt wird. Dabei werden verschiedene Energie unterschiedlich bewertet. Die 14 Prozent sind also kein realer Anteil, sondern ein berechneter Wert mit von Förderungsbewertung abhängigen Multiplikatoren für die einzelnen Energieträger. Diese 14 Prozent könnte Deutschland leicht erreichen, wenn genügend E-Autos mit grünem Strom betrieben werden und dazu noch ein kleiner Teil an fortschrittlichen Biokraftstoffen zum Einsatz kommen. Auch der erneuerbare Strom, der bei der Bahn eingesetzt wird, zählt mit einem Multiplikator auf das 14 Prozent-Ziel ein.

Darüber hinaus gibt die RED II vor, dass die Mitgliedsstaaten die Kraftstoff-Inverkehrbringer verpflichten, über Regulierungen einen gewissen Anteil an erneuerbaren Energien in den Kraftstoffen oder bei ihren verkauften Produkten zu erreichen. In den meisten Ländern gibt es eine Erneuerbare-Energiequote. In Deutschland wird diese Verpflichtung über eine Treibhausgasminderungsquote bei Kraftstoffen umgesetzt. Diese liegt seit Anfang des Jahres bei 6 Prozent. Das heißt: Gegenüber der Annahme, dass alle Kraftstoffe zu 100 Prozent fossil wären, müssen die Produkte in der Gesamtbilanz mindestens 6 Prozent weniger Treibhausgase emittieren.

Erfüllbar ist das auf verschiedenem Weg. Etwa durch Beimischung von Biokraftstoffen, aber auch durch den Kauf von Stromzertifikaten von Unternehmen, deren Kunden ein E-Fahrzeug zu Hause laden können oder indem ein Tankstellenbetreiber selbst an seiner Station erneuerbaren Strom verkauft.

Adrian Willig: Die jetzige Treibhausgasminderungsquote von 6 Prozent reicht aber bei weitem nicht aus, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.

Welche Quote müsste denn dafür angesetzt werden?

Christian Küchen: Genau um die Frage, wie sich die Treibhausgasminderungsquote bis 2030 entwickelt, wird derzeit

gerungen. Wie hoch die sein muss, hängt von vielen Faktoren ab: Bekommen wir Fahrverbote, wie entwickelt sich das Verkehrsaufkommen, wie wirken finanzielle Anreize auf die Zahl der E-Fahrzeuge, wie viele Güter werden von der Straße auf die Schiene verlagert – um nur einige zu nennen. Danach entscheidet sich, in welchen Größenordnungen erneuerbare Kraftstoffe gebraucht werden.

Wieso gilt ein E-Auto eigentlich immer als emissionsfrei?

Christian Küchen: Das hängt mit den vereinbarten Regeln der Sektor-Bilanzierung zusammen. Die Emissionen der Stromerzeugung sind dadurch im Energiesektor angesiedelt. Aber auch Bio-Kraftstoffe werden nicht, wie bei der Treibhausgasminderungsquote, mit 70 oder 80 Prozent Minderung, sondern mit null bewertet, weil deren Emissionen der Landwirtschaft zugeordnet sind. Ob das immer sinnvoll ist, auch unter dem Aspekt der Vorkettenbetrachtung, sei dahingestellt. Die Verkehrsemissionen entstehen

in Deutschland fast ausschließlich im Straßenverkehr. Der Anteil beträgt 96 Prozent, der Rest verteilt sich auf den inländischen Luftverkehr, die Binnenschifffahrt und Dieselloks. Und wenn die Leute heute statt zu fliegen mit dem Auto in einheimische Urlaubsgebiete fahren, brauchen wir mehr Kraftstoff und es steigen die Emissionen. Internationale Flüge und auch die internationale Schifffahrt werden hier nicht bilanziert.

Aber um dennoch eine Größenordnung zu nennen: Viele Analysen zeigen, dass wir selbst mit 10 Millionen E-Fahrzeugen bis 2030 eine Treibhausgasminderungsquote in der Größenordnung von 15 bis 20 Prozent benötigen würden, wenn die angestrebten Emissionsminderungen von gut 40 Prozent im Vergleich zu 2019 im Straßenverkehr erreicht werden sollen. Das ist auch in etwa der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe, die bis dahin im Mix enthalten sein müssten.

Ist das erreichbar?

Adrian Willig: Es liegt sicherlich an der Obergrenze des Machbaren, da es sehr kurzfristig erhebliche Investitionen erfordert. Denn eine solche Minderung kann man nicht allein mit Biokraftstoffen realisieren. Dafür müssten auch Anlagen zur Herstellung synthetischer Fuels aufgebaut werden und eine Versorgung mit grünem Wasserstoff. Das braucht Zeit, und man müsste sofort beginnen. 2030 ist hinsichtlich solcher Investitionen gewissermaßen schon übermorgen. Wir haben derzeit aber weder die passenden Rahmenbedingungen, noch sind aktuell womöglich die Investitionsmittel bei den Unternehmen ausreichend verfügbar. Deshalb stellt dieses Ziel nach heutiger Einschätzung eine große Herausforderung dar. Allein für die Produktionsanlagen in Europa für fortschrittliche Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe rechnen wir auf europäischer Ebene bis 2050 mit einem Investitionsbedarf von 450 bis 650 Milliarden Euro.

Geht es also weniger um das Potenzial an klimaneutralen Produkten, als vielmehr um den Zeitfaktor?

Christian Küchen: Durchaus. „Clean Fuels for All“ setzt daher als ersten Ankerpunkt das Jahr 2035. Bis dahin kann sich die europäische Mineralölindustrie eine europaweite Treibhausgasreduzierung über Kraftstoffe von 100 Millionen Tonnen CO₂ vorstellen. Das sind ungefähr 30 bis 40 Millionen Tonnen Kraftstoffe. Bis dahin ist also eine ganze Menge möglich. Aber 2030 ist zeitlich sehr ambitioniert.

Adrian Willig: Betrachtet man die unterschiedlichen Pfade, werden in den nächsten Jahren Biokraftstoffe der ersten Generation noch eine wichtige Rolle spielen. Danach dürften fortschrittliche Biokraftstoffe, hydrierte Produkte, immer stärker in den Fokus rücken. Und in der Zeit ab 2030 werden dann E-Fuels einen zunehmenden Anteil im Kraftstoff-Mix ausmachen. Es geht darum, diesen Markthochlauf umzusetzen.

Hilft dabei die nationale Wasserstoffstrategie?

Adrian Willig: Die Politik hat erkannt, dass neben Elektronen auch Moleküle gebraucht werden. Das ist ein Fortschritt, und insofern ist mit der Wasserstoffstrategie ein guter Anfang gemacht. Der allein reicht jedoch noch nicht aus. Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass der Wasserstoff bestimmten Sektoren vorbehalten oder sogar zugeteilt werden soll. Für den Pkw-Bereich hingegen gibt es nur vage Andeutungen. Einschränkungen bei der Anwendung sollte es aber keinesfalls geben.

Christian Küchen: Drastisch gesagt ist die Wasserstoffstrategie reine Planwirtschaft und das Gegenteil von Markt. Mit fünf Gigawatt in Deutschland wird bis 2030 eine genaue Elektrolysekapazität festgelegt und davon sind dann 40 Prozent für die Raffinerien bestimmt. Warum lässt man nicht die Unternehmen entscheiden, in welchen Bereichen sie investieren? Der Erfolg für den Klimaschutz bleibt gleich, egal wo der Wasserstoff eingesetzt wird. Überdies ist noch nicht klar, wie der grüne Wasserstoff auf die Treibhausgasquote anrechenbar ist, wenn er in der Raffinerie zur Kraftstoffherstellung benutzt wird. Was in der Wasserstoffstrategie komplett fehlt, ist ein Vorschlag, wie ein internationaler Markt für grüne Moleküle entstehen soll. Von alleine wird das nicht passieren, da auch langfristig diese Stoffe deutlich teurer als ihre fossilen Pendanten bleiben werden.

Warum ist gerade der Verkehr für den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe prädestiniert?

Christian Küchen: Weil sich hier am ehesten ein Business-Modell mit hohen CO₂-Preisen darstellen lässt. Für die Chemie- oder Stahlindustrie zum Beispiel müsste der Einsatz von Wasserstoff dauerhaft subventioniert werden. Die eingesparten CO₂-Zertifikate aus dem EU-Emissionshandel reichen bei weitem nicht, um die Mehrkosten zu decken und

global wettbewerbsfähig zu bleiben. Auch wenn der CO₂-Preis im EU-Emissionshandel gerade die 30 Euro-Marke überschritten hat.

Adrian Willig: Im Kraftstoffsektor ist die Steuerlast ohnehin schon sehr hoch. 0,65 Euro Energiesteuer pro Liter Benzin bedeuten zusammen mit der CO₂-Bepreisung ab Januar 2021 – umgerechnet auf CO₂ – immerhin 300 Euro pro Tonne CO₂. Um einen für CO₂-Vermeidung wirksamen Hebel zu schaffen schlagen wir vor, die Bezugsgröße bei der Energiesteuer zu ändern und klimaneutrale Kraftstoffe von der Steuer zu befreien. Dann hätte man sofort einen wirkmächtigen Mechanismus. Damit könnten Kraftstoffe treibhausgasärmer werden, ohne sie einfach nur zu verteuern. Mit der künftigen, zusätzlichen CO₂-Bepreisung werden sie dagegen bloß teurer, aber nicht klimaneutraler. Eine weitere Ebene ist die CO₂-Flottenregulierung in der EU. Hier sollte der CO₂-neutrale Kraftstoff angerechnet werden. Fahrzeuge, die mit solchen Fuels betrieben werden, dürfen nicht schlechter behandelt werden, als batterieelektrisch betriebene Autos.

Christian Küchen: Teurer wird es also auf jeden Fall – allein durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz ab Januar. Wenn aber gleichzeitig die Steuer sinken und die Kraftstoffe klimaneutraler würden, wäre das für den Kunden eher akzeptabel. So wird ihm nur Geld aus der Tasche gezogen, ohne dass die Produkte besser würden.

Adrian Willig: Außerdem muss sich der Kunde kein neues Auto kaufen und kann dennoch schrittweise CO₂-ärmer fahren, je nachdem in welchem Anteil klimaneutrale Produkte

dem Kraftstoff zugemischt werden. Im Wärmemarkt könnte ein solches Konzept nicht so schnell realisiert werden, da hier die Energiesteuern geringer sind und eine starke Verteuerung der Brennstoffe schon unter sozialen Gesichtspunkten ausgeschlossen ist.

Warum aber werden dann klimaneutrale Kraftstoffe nicht stärker gefördert und ihre Nutzung in Deutschland sogar blockiert?

Christian Küchen: Eine Ursache liegt sicher darin, dass es verschiedene politische Zielbilder für die Mobilität der Zukunft gibt. Wer E-Fuels im Lkw oder Pkw als Gefahr für die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen sieht, ist natürlich dagegen.

Als zweite Begründung werden die knappen Mengen ins Feld geführt. Daher werden E-Fuels und andere klimaneutrale Kraftstoffe nur den Sektoren zugeordnet, in denen sie nicht durch Strom ersetzbar sind. Für das Klima ist das aber völlig egal. Es kommt darauf an, möglichst viel in diese Moleküle zu investieren und nicht, sie exakt planwirtschaftlich zu ordnen. Je mehr ich grünen Wasserstoff oder PtX mache, umso mehr erreiche ich beim Klimaschutz. Also muss ein Markt, eine Nachfrage geschaffen werden. Ein ideologischer Streit ist da nur hinderlich.

Adrian Willig: Die Rolle alternativer Kraft- und Brennstoffe wird nicht gebührend anerkannt. Die hohe Speicherfähigkeit,

die bestehende Infrastruktur u. v. m. Es gibt zögerliche Versuche, etwa im neuen Gebäude-Energiegesetz. Aber wir haben noch einen weiten Weg vor uns.

Christian Küchen: Man muss natürlich auch klar sagen, dass das Potenzial an tatsächlich nachhaltigen Biokraftstoffen nicht unendlich groß ist. Würden wir alle regelkonformen Möglichkeiten nutzen, wäre es sicher ausgeschöpft. So entspricht beispielsweise R33 – ein Dieseldieselkraftstoff der zu 7 Prozent aus Biodiesel (aus Altspeisefett) und 26 Prozent hydrierten Pflanzenöl besteht – der europäischen Norm für Dieseldieselkraftstoff, der EN590, und kann problemlos vermarktet werden. Dagegen ist der freie Verkauf an Tankstellen von 100 Prozent paraffinischem Dieseldieselkraftstoff in Deutschland nicht möglich, da diese Norm nicht in der relevanten 10. BImSchV enthalten ist. Manche Städte lassen ihre Busflotten damit fahren, weil dadurch weniger Ruß und Stickoxide entstehen.

Faktisch haben wir aber bei weitem nicht die Menge an paraffinischem Diesel, den wir in den nächsten zehn Jahren komplett etwa als R33 unter der EN590 vermarkten könnten. Praktisch gibt es also derzeit eigentlich keine echte Begrenzung für den Absatz von paraffinischen Komponenten im Dieseldieselkraftstoff.

Was muss also geschehen, damit CO₂-neutrale Kraftstoffe im Verkehr eine breite Anwendung finden?

Christian Küchen: Aus Investorensicht sind das drei Dinge: Es braucht zunächst einen relevanten Markt. Wenn alle Förderprogramme und Regulierungen aber nur auf E-Mobilität ausgerichtet sind, kann der nicht entstehen. Außerdem muss es für diesen Markt ein Business-Modell geben – beispielsweise einen hohen CO₂-Preis. Dieser kann entstehen durch einen Umbau der Energiesteuer zu einer CO₂-Bepreisung, durch Anerkennung als zusätzliche Erfüllungsoption in der Flottenregulierung oder auch durch eine gute Ausgestaltung von Treibhausgasminderungsquoten. Und schließlich braucht ein Investor Vertrauen in verlässliche Rahmenbedingungen, die in 20 Jahren noch gelten, wenn heute Milliarden Euro investiert werden sollen. Das gilt auch für die Nachhaltigkeitsanforderungen an Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe.

Adrian Willig: Überdies ist es wichtig, dass die Politik endlich anerkennt, dass flüssige Kraftstoffe eine größere Rolle spielen müssen und danach auch handelt. So ließe sich auch der Richtungsstreit zwischen Strom Direktnutzung und CO₂-armen flüssigen Kraftstoffen lösen.

Wie geht die Entwicklung nun aus Ihrer Sicht weiter?

Christian Küchen: Für die Klimaziele ist es wichtig, die besseren Standortbedingungen zur Erzeugung erneuerbarer Energien, die es in anderen Gegenden der Welt gibt, über die Produkte nach Deutschland zu importieren. Wir haben ein essenzielles Interesse an einem globalen Markt für diese Moleküle. Das hat verschiedene Facetten: Technologie-Exportchancen, wettbewerbsfähige Energie- und Rohstoffpreise für deutsche Industrie, die Chance für die bisherigen Ölexporture ein alternatives Geschäftsmodell zu entwickeln und damit die Fossilien in der Erde zu lassen.

Am 15. Juni war der europaweite Aufschlag mit der Strategie „Clean fuels for all“. Das soll nun mit weiteren Schritten gefüllt werden, um in 30 Jahren gemeinsam auch zu null CO₂ zu kommen. Es ist schon eine ordentliche Hausnummer, wenn eine Industrie sagt, das schaffen wir, solange die Rahmenbedingungen stimmen. Unser Fokus liegt natürlich darauf, dass einheimische Raffinerie dann existieren. Adressiert ist aber unsere Gesamtbranche vor der Raffinerie über die Tankstelle bis zum Mineralölhändler. Dabei spielen auch Importe eine Rolle.

Warum und wie sollten CO₂-arme Brennstoffe dann auch im Wärmemarkt für mehr Klimaschutz sorgen?

Adrian Willig: In Deutschland gibt es derzeit etwa 5,4 Millionen Gebäude mit Ölheizungen. Bei weitem nicht jedes dieser Häuser kann „einfach so“ auf eine andere Technologie umgestellt werden. Drei Millionen ölbeheizte Gebäude liegen abseits der Wärme- und Gasnetze, und für einen Umstieg auf Wärmepumpen oder Pellets liegen die technischen und finanziellen Hürden oftmals viel zu hoch. Doch auch Häuser mit einer Ölheizung können schrittweise die Klimaziele erreichen. Ermöglicht wird das zunächst durch Heizungsmodernisierungen mit Brennwerttechnik und Maßnahmen an der Gebäudehülle. Ein weiterer Schritt ist die direkte Einbindung erneuerbarer Energien in Form von Hybridheizungen. So lässt sich der Brennstoffbedarf eines Gebäudes bereits beträchtlich reduzieren. Für die Restmengen könnten dann künftig CO₂-arme Brennstoffe genutzt werden. Dass das auch praktisch umsetzbar ist, zeigen etliche IWO-Modellprojekte.

Und was bedeutet das alles für den mittelständischen Mineralölhändler?

Adrian Willig: Die Unternehmen müssen an den zukünftigen Entwicklungen teilnehmen und sich darauf einstellen, ihren Kunden Lösungen zu verkaufen, die langfristig auf eine nachhaltige Zukunft ausgerichtet sind. Das ist im Prinzip nichts Neues. An dieser Grundstory wird sich nichts ändern.

Auch wenn sich der Markt in den kommenden zehn Jahren vielleicht nicht grundlegend ändert, werden die Mengen an Mineralölprodukten im Gebäudebereich weniger, erneuerbare Lösungen nehmen zu. Es wird insgesamt eine größere Vielfalt geben. Diversifizierung und Digitalisierung sind die großen Trends. Es werden sich auch Änderungen in Vertriebsprozessen ergeben und neue Geschäftsmodelle entstehen. Dieser Anpassungsprozess hat eine neue Qualität. Wir kämpfen alle zusammen dafür – und auch UNITI ist hier aktiv unterwegs –, dass die flüssigen Brennstoffe CO₂-ärmer werden und der Handel im Wärmemarkt und an der Tankstelle mit bestehender Logistik und Infrastruktur weiterhin gute Geschäfte machen kann.

Christian Küchen: Je besser es uns als Branche gemeinsam gelingt, die Rahmenbedingungen für einen Markthochlauf klimaneutraler flüssiger Energieträger zu schaffen, umso besser sind die Chancen für den Energiemittelstand. Gerade im kommenden Jahr stehen einige entscheidende Wegmarken auf der politischen Agenda. ◀

Das Gespräch führte Hans-Henning Manz.