

Felix Faber, Vorstandsvorsitzender en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie und Vorsitzender der Geschäftsführung der Shell Deutschland GmbH

Sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Medien,

liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

herzlich Willkommen auf der en2x-Jahrespressekonferenz.

Der Verband en2x ist im November 2021 gegründet worden, um seine Mitgliedsunternehmen bei ihrer Transformation zu Produzenten und Anbietern von klimafreundlicher Energie zu unterstützen. Dies ist die erste Bestandsaufnahme unserer Branche seit Gründung des neuen Verbands vor zwei Jahren.

Wir wollen heute darüber Auskunft geben, was sich in unserer Branche seither getan hat, wo wir stehen und wie sich vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität in Deutschland 2045 und EU-weit 2050 die weiteren Herausforderungen darstellen.

Gleich eingangs kann ich sagen: Die Transformation der Branche nimmt Gestalt an. Wir befinden uns auf dem Weg zu neuen Produkten und neuen Geschäftsmodellen. Auch unser Verband hat sich weiterentwickelt und vergrößert. So freut es uns sehr, dass wir dieses Jahr mit den Unternehmen Neste Germany GmbH und OG Clean Fuels zwei neue Mitglieder bei en2x aufnehmen konnten, die beide klimaschonende Lösungen für den Verkehr und weitere Sektoren anbieten.

Grüne Molekülwende

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mineralölwirtschaft in Deutschland steht für gut ein Drittel der inländischen Energieversorgung und stellt dabei neben Energie für Verkehr und Wärme eine Vielzahl von Einsatzstoffen und Vorprodukten für die chemische Industrie bereit, letzteres steht für insgesamt ein Fünftel unserer Erzeugnisse. Der Mineralölanteil-Anteil am inländischen Primärenergieverbrauch beträgt 2023 voraussichtlich gut 36 Prozent nach 35 Prozent 2022, wie aus Zahlen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen hervorgeht. Das schließt die Bio-Anteile in den flüssigen Kraft- und Brennstoffen bereits ein, etwa Benzin Super E10.

Zu erwarten ist, dass der Anteil der Mineralölprodukte vor allem durch weitere Elektrifizierung unserer Volkswirtschaft sinken wird. Doch wir werden auch weiterhin großen Mengen an Molekülen brauchen – nämlich als Energieträger überall dort, wo eine Elektrifizierung nicht möglich oder nicht wirtschaftlich ist, etwa in der Schiff- und Luftfahrt sowie Teilen des Schwerlastverkehrs, besonders aber auch als Einsatzstoffe in der chemischen Industrie.

Dieser Bedarf muss in Deutschland spätestens bis 2045 und in der EU bis 2050 CO₂-neutral bereitgestellt werden. Wir brauchen daher neben der Stromwende eine grüne Molekülwende, Und das heißt: CO₂-neutraler Wasserstoff, nachhaltige biogene und synthetische Energieträger sowie erneuerbare chemische Rohstoffe – grüne Moleküle eben - müssen stärker in den Fokus der Energiewende rücken.

Diese Notwendigkeit wird noch immer unterschätzt. Und das möchten wir im Dialog mit der Politik und Öffentlichkeit verstärkt ansprechen.

Kooperation mit der Politik

In der Versorgungskrise des vergangenen Jahres vor dem Hintergrund des Ukrainekriegs hat sich gezeigt, wie wichtig ein gutes Verständnis der Politik für die Energieversorgung ist. Und hier müssen wir sagen: Das hat sehr gut funktioniert. Dank der engen Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz sowie dem Bundesverkehrsministerium konnten die Rohölversorgung aus dem Ausland und die Logistik im Inland sowie eine flächendeckende Produktversorgung in allen Landesteilen zu jedem Zeitpunkt sichergestellt werden.

So gelang nach dem Russland-Embargo der EU, das von den en2x-Mitgliedsunternehmen von Anfang an mitgetragen wurde, die Umstellung auf Rohöl-Importe aus anderen Ländern: 2021 wurden noch 34,1 Prozent des in Deutschland verarbeiteten Rohöls aus Russland importiert, 2023 praktisch nichts mehr.

Diesen Teamgeist brauchen wir genau so beim Umbau der Branche zum Erreichen der Pariser, der europäischen und nationalen Klimaziele. Nur im Dialog kommen wir ans Ziel.

Unternehmen investieren in grüne Produkte

Für die Molekülwende bleibt bis 2045 nicht mehr viel Zeit. Was tun die heutigen Mineralölunternehmen heute schon, um die Transformation hin zu CO₂-neutraler Energie- und Rohstoffversorgung voranzubringen? Einige Beispiele:

- Wir beteiligen uns am Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Lkw, auch jenseits von Tankstellen.
- Nachhaltige Biokraftstoffe, zunehmend aus Abfall- und Reststoffen hergestellt, sind nach wie vor die wichtigste Treibhausgasminderung im Verkehrssektor:

Wir produzieren und vertreiben Bio-CNG und Bio-LNG, also klimaschonende Treibstoffe aus biogenen Rohstoffen, im Schwerlastverkehr. Mit dem paraffinischen Diesel HVO 100 bieten wir eine weitere „grüne“ Option an.

Super E10 mit bis zu zehn Prozent Anteil an CO₂-armem Ethanol, einst

umstritten, entwickelt sich im Pkw-Verkehr positiv; der E10-Anteil lag nach jüngsten Zahlen im August bei 27 Prozent an der gesamten Benzinversorgung und hat sicherlich noch Steigerungspotenzial.

- Wir beteiligen uns an einem Wasserstoff-Tankstellennetz an den Fernrouten für den Straßengüterverkehr.
- Wir installieren Elektrolyseure an Raffinerie-Standorten zur Produktion von erneuerbaren Kraftstoffen nichtbiologischen Ursprungs für klimafreundlichen Wasserstoff und andere strombasierte Fuels, gasförmig wie flüssig.
- Mitgliedsunternehmen des Verbandes beteiligen sich an internationalen H2/PtX-Projekten, um dadurch zum Aufbau eines globalen Marktes grüner Moleküle beizutragen, die dann nach Deutschland importiert werden können.

Politik muss Anreize für Investitionen schaffen

Es gilt aber auch: Viele Transformationsprojekte sind unter heutigen Marktbedingungen nicht wirtschaftlich. Notwendige private Investitionen in Milliardenhöhe bedürfen in der Anlaufphase daher gezielter staatlicher Unterstützung, sonst können sie unter Wettbewerbsbedingungen nicht realisiert werden. Hier geht es nicht um eine Dauersubventionierung grüner Energien – das kann sich der Staat nicht leisten, schon gar nicht nach dem jüngsten Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Klima- und Transformationsfonds KTF. Eine „Politik mit der Gießkanne“ ist auch nicht erforderlich, wohl aber eine gezielte Startförderung, um die Produktion von grünen Molekülen im großen Stil zu ermöglichen. Es gibt marktreife und hochskalierbare Technologien, die schon heute zum Einsatz bereitstehen.

Ich möchte Ihnen drei Beispiele geben, bei denen dringend Handlungsbedarf besteht:

- **Erstens grüne Flugkraftstoffe.** Ab 2025 gilt eine EU-Startquote von zwei Prozent Beimischung so genannter Sustainable Aviation Fuels – kurz SAF – zum herkömmlichen Kerosin. Die Branche muss und will dafür massiv in SAF investieren. Dabei wird es sich in den nächsten Jahren vorrangig um biogenes SAF aus nachhaltigen Abfall- und Reststoffen handeln, die nicht mit Nahrung konkurrieren. Für die industrielle Produktion der zukünftig ebenso benötigten Mengen an synthetischen E-SAF, die mit erneuerbarem Strom hergestellt werden, stehen Investitionsentscheidungen noch aus. Diese Projekte befinden sich noch am Anfang der Lernkurve und scheitern aufgrund ihrer besonderen technologischen und marktlichen Risiken an der langfristigen Kalkulationssicherheit und damit an der Finanzierung.

Quoten allein reichen also nicht aus, es braucht zusätzliche Instrumente zur betriebswirtschaftlichen Absicherung solcher Pionieranlagen. Dazu wird Christian Küchen später noch ins Detail gehen.

- **Zweitens die neue Lkw-Maut.** Sie gilt ab diesem Freitag und steigt für herkömmliche Lkw um mehr als 80 Prozent. In der Praxis bereits eingesetzte alternative Kraftstoffe wie HVO, also hydriertes Pflanzenöl, oder Bio-Methan – Bio-CNG und Bio-LNG – werden in der Maut nicht als klimaschonend anerkannt. Dabei sind das aktuell aber die besten Lösungen für Klimaschutz im Schwerlastverkehr. Mit dem vollen Mautaufschlag wie auf einen fossilen Kraftstoff besteht die Gefahr, dass diese grünen Kraftstoffe und auch die entsprechenden Fahrzeuge vorzeitig aus dem Markt gedrängt werden. Die erneuerbaren Kraftstoffe sind aber unverzichtbar, mindestens bis Batterieelektro- und Wasserstoff-Antrieb in der Breite auf dem Markt Einzug halten.
- **Drittens die Energiesteuer.** Noch immer werden die knappen grünen Kraftstoffe weiterhin genauso hoch besteuert wie fossile Kraftstoffe. Die Energiebesteuerung in Deutschland und Europa ist veraltet. Es gibt keine Differenzierung nach hohem oder niedrigerem CO₂-Gehalt der Kraftstoffe. Diese Unterscheidung einzuführen wäre ein wichtiger Anreiz, um grüne Kraftstoffe verstärkt in den Verkehr zu bringen.

Ausblick

Wir sind davon überzeugt, dass die Transformation unserer Branche gelingt, wenn die energiewirtschaftlichen und energiepolitischen Voraussetzungen stimmen. Dafür treten wir als Verband und als dessen Mitgliedsunternehmen an. Wir wollen, dass klimafreundliche Investitionen für eine grüne Molekülwende im großen Stil möglich werden.

Doch dafür müssen wir – gemeinsam mit der Politik und anderen Branchen – Hindernisse aus dem Weg räumen, die diese Investitionen derzeit noch bremsen. Dazu gehören

erstens die Akzeptanz grüner Moleküle als Energieträger und Rohstoffe: Die Notwendigkeit einer grünen Molekülwende wird von der Politik allmählich erkannt. Noch immer aber gibt es in vielen Bereichen keine Technologieoffenheit. Für erneuerbaren Strom und erneuerbare Moleküle gilt: Es gibt kein Gegeneinander, wir brauchen beides.

zweitens der Abbau bürokratischer Hürden und unnötiger staatliche Auflagen. Nehmen Sie den Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Lkw: Für den raschen Hochlauf brauchen wir weniger Bürokratie und mehr Tempo. Insbesondere kontraproduktiv ist eine staatliche Auflage für Ladepunkte auch an solchen Tankstellen, wo sie kaum oder gar nicht genutzt werden. Hier sollte die Politik auf den Markt vertrauen.

drittens den Aufbau neuer globaler Märkte und Infrastrukturen für grüne Moleküle:

Wir brauchen einen globalen Markt für grüne Moleküle – mit entsprechenden Handelsbeziehungen und Infrastrukturen für Transport und Import. Viel Potenzial birgt auch die Erschließung bisher ungenutzter Kohlenstoffquellen. Das können Kohlenstoffe aus recycelten Chemieprodukten, aber auch neue biogene Einsatzstoffe zum Beispiel von degradierten Landflächen sein.

Lassen Sie mich abschließend festhalten: Infrastruktur für Erzeugung und Verteilung grüner Energie entsteht immer da, wo es einen Markt gibt, wo Kunden die Produkte nachfragen und bezahlen können. Wir sind bereit zu investieren. Aber nur gemeinsam mit der Politik, also mit EU, Bund und Ländern, wie auch mit anderen wichtigen Wirtschaftssektoren können wir die Voraussetzungen für den Markterfolg schaffen. Um einen Branchen-Transformation und die grüne Molekülwende voranzutreiben wollen wir im engen Austausch mit der Politik und allen weiteren Beteiligten wie Verbänden, NGOs und anderen Branchen bleiben.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.