

---

## Europäische Mineralölindustrie stellt Weg zur Klimaneutralität im Verkehr bis 2050 vor: „Clean Fuels for All“

**Brüssel/Berlin/Hamburg, 15. Juni 2020 – Um im Verkehrssektor der EU bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, sind massive Investitionen in CO<sub>2</sub>-arme flüssige Kraftstoffe notwendig. Einen entsprechenden Plan mit dem Namen „Clean Fuels for All“ hat heute der Verband der europäischen Mineralölwirtschaft, FuelsEurope, in Brüssel vorgestellt. Der Plan ist unter anderem mit Unterstützung des Mineralölwirtschaftsverbandes entwickelt worden und zeigt auf, dass bereits bis 2035 die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor durch CO<sub>2</sub>-arme flüssige Kraftstoffe in Europa um bis zu 100 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> gesenkt werden können.**

**John Cooper**, Geschäftsführer von FuelsEurope: „Wir sind uns bewusst, dass es für die Mineralölindustrie kein Zurück zu einem ‚Business as usual‘ mehr geben wird. Klar ist aber auch: Ohne klimafreundliche Kraftstoffe sind die ehrgeizigen EU-Ziele nicht zu schaffen. Wir wollen es dem europäischen Transportsektor daher ermöglichen, durch den Hochlauf CO<sub>2</sub>-armer flüssiger Kraftstoffe mittel- bis langfristig klimaneutral zu werden. Weil dafür der politischen Rahmen entsprechend ausgestaltet sein muss, treten wir jetzt in den Dialog mit den Entscheidungsträgern auf europäischer Ebene und, mit Unterstützung unserer nationalen Verbände, auf Ebene der EU-Mitgliedstaaten. Auch die Kunden unserer Branche wollen wir europaweit auf das anbrechende Zeitalter der Klimaneutralität vorbereiten.“

### **Erneuerbare Kraftstoffe ersetzen fossile Energieträger**

CO<sub>2</sub>-arme, flüssige Kraftstoffe sind nachhaltige Energieträger aus nicht-erdöhlhaltigen Quellen wie fortschrittliche Biokraftstoffe und ökostrombasierte synthetische Kraftstoffe. Ihre Herstellung und Nutzung beruht auf weitgehend geschlossenen Kohlenstoffkreisläufen. Mit herkömmlichen Kraftstoffen kombiniert, können sie fossile Energieträger zunehmend ersetzen. Im Flug-, Schiff-, und großen Teilen des Schwerlastverkehrs gibt es zu diesen erneuerbaren Kraftstoffen gegenwärtig keine gleichwertigen technologischen Alternativen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Und auch im Pkw-Verkehr ebenso wie im Gebäudebereich werden CO<sub>2</sub>-arme flüssige Kraft- und Brennstoffe langfristig neben der direkten Elektrifizierung benötigt, da keine Technologie die Defossilisierung allein bewältigen kann.

**Prof. Dr.-Ing. Christian Küchen**, Hauptgeschäftsführer des Mineralölwirtschaftsverbandes MWV, Berlin: „Ohne geeignete politische Rahmenbedingungen werden die erforderlichen Milliarden-Investitionen nicht getätigt werden können. Wir sind bereit, gemeinsam mit Politik und Gesellschaft konkrete Vorschläge zu erarbeiten, wie diese aussehen können. Wir setzen dabei vor allem auf marktwirtschaftliche Elemente wie eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung und weniger auf planwirtschaftliche Ansätze, die den Wasserstoff oder andere CO<sub>2</sub>-arme Produkte bestimmten Anwendungen zuteilen. Eine Schlüsselrolle wird dabei dem Straßenverkehr zukommen, da hier bei Anpassung bestehender Instrumente wie der Energiesteuer und der CO<sub>2</sub>-Regulierung für Pkw und Lkw schnell vergleichsweise hohe CO<sub>2</sub>-Preise erreicht werden können, ohne die Bürger deutlich höher zu belasten. Dies spiegelt sich in der von der Bundesregierung vorgelegten Wasserstoffstrategie nicht ausreichend wider.“

## PRESSE-INFORMATION

---

**Adrian Willig**, Geschäftsführer des Instituts für Wärme und Oeltechnik (IWO), Hamburg: „Selbst wenn wir bis 2030 zehn Mio. batterieelektrische Fahrzeuge in Deutschland haben sollten, werden dann voraussichtlich noch mehr als 35 Mio. herkömmliche Pkw auf den Straßen unterwegs sein. Um die Klimaziele zu erreichen, benötigen wir also auch Lösungen für den Bestand. Dies gilt auch für die 5,4 Mio. ölbeheizten Gebäude in Deutschland. Neben Effizienzsteigerungen und dem Ausbau der inländischen Ökostrom-Erzeugung sind CO<sub>2</sub>-arme Fuels eine vielversprechende Säule für eine zukünftige bezahlbare Energieversorgung. Es gibt dazu bereits viele Projekte von Raffinerien und weiteren Unternehmen unserer Branche. Für einen Markthochlauf alternativer Kraft- und Brennstoffe im großen Maßstab bedarf es jetzt verlässlicher Rahmenbedingungen.“

### **Startpunkt für die Entwicklung neuer Technologien**

„In den vergangenen drei Jahren haben wir sehr intensiv mit unseren [Mitgliedsunternehmen](#) an dem Plan zu CO<sub>2</sub>-armen, flüssigen Kraftstoffen zusammengearbeitet“, führte Cooper weiter aus. Damit diese in substanziellen Mengen europaweit angeboten werden können, sei der Einsatz zahlreicher unterschiedlicher Technologien erforderlich, die in den nächsten Jahren hochskaliert werden müssen. Damit könnten bereits im Jahr 2035 die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr in Europa um bis zu 100 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> p.a. gesenkt werden.

Zur schnellen Schaffung eines entsprechenden Marktes bietet sich aus Sicht der europäischen wie der deutschen Mineralölwirtschaft vor allem der Straßenverkehr an. Von diesem Hochlauf würden nachfolgend auch andere Sektoren und Einsatzbereiche wie die Schiff- und Luftfahrt profitieren. Für einen substanziellen Hochlauf in diesen Bereichen sind belastbare globale Abkommen erforderlich, damit deutsche und europäische Unternehmen nicht einseitig erhebliche Mehrkosten mit entsprechenden Nachteilen für ihre Wettbewerbsfähigkeit zu tragen haben.

### **Europa könnte bis zu 150 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe pro Jahr herstellen**

Berechnungen der wissenschaftlichen Gesellschaft der europäischen Mineralölindustrie Concawe für das Jahr 2030 zeigen, dass neue Anlagen bis zu 30 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-arme Kraft- und Brennstoffe p.a. produzieren können, bei Investitionskosten in Höhe von schätzungsweise 30 bis 40 Mrd. Euro. Je nach Szenario und Technologiekostenentwicklung könnten bis 2050 etwa 90 bis 150 Mio. Tonnen Kraftstoffe p.a. bei Gesamtinvestitionen zwischen 400 und 650 Mrd. Euro in Europa produziert werden. Darüber hinaus werden zusätzliche Importe von E-Fuels oder entsprechender Zwischenprodukte aus Regionen außerhalb Europas eine wichtige Rolle spielen.

John Cooper abschließend: „Wir schlagen jetzt ein spannendes neues Kapitel auf. Der von uns vorgeschlagene Weg ist ehrgeizig, aber in Zusammenarbeit mit der Politik, unseren Kunden und gesellschaftlichen Gruppen erreichbar. Die neuen, klimaschonenden Technologien sind sehr kapitalintensiv, ihre Entwicklung erfordert Investitionssicherheit sowie eine politische Vision. Für die Seite der Kraftstoffindustrie sind wir bereit, die Führungsrolle zu übernehmen.“