

MEW • Georgenstraße 23 • 10117 Berlin

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Per E-Mail: [strom2030@bmwi.bund.de](mailto:strom2030@bmwi.bund.de)

**Dr. Steffen Dagger**  
Hauptgeschäftsführer

Georgenstraße 23  
10117 Berlin  
Telefon (0 30) 20 45 12 53  
Telefax (0 30) 20 45 12 55  
[dagger@mew-verband.de](mailto:dagger@mew-verband.de)

Berlin, den 31.10.2016

## Stellungnahme

### des MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. und seiner Mitgliedsverbände zum Impulspapier „Strom 2030“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. ist als Dachverband die Stimme des unabhängigen Mittelstandes der Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Dazu gehören vor allem mittelständische Importeure und Großhändler von Mineralölprodukten, Betreiber von Tanklagern sowie Tankstellen- und Heizölunternehmen.

#### I. Grundsätzliche Anmerkungen

Wir begrüßen eine offene Debatte um die Zukunft des Stromsystems. Allerdings müssen die Ergebnisse der Debatte um das Stromsystem mit Zielen und Maßnahmen der Bundesregierung in anderen Bereichen in Einklang gebracht werden, da sonst Effizienzverluste drohen.

Der Ausbau der Sektorkopplung ist Voraussetzung Effizienzpotentiale realisieren zu können. Gerade die Mineralölwirtschaft kann hier einen erheblichen Beitrag zur Effizienzsteigerung leisten. Durch Nutzung moderner und effizienter Ölbrennwerttechnik kann bereits heute ca. 30 Prozent an Energieverbrauch und damit auch an Emissionen pro Haushalt eingespart werden. Eine Öl-Brennwertheizung lässt sich als sogenannte Öl-Hybridheizung hervorragend mit erneuerbarem Strom kombinieren.

Den im Impulspapier „Strom 2030“ genannten Grundsatz „Efficiency First“ begrüßen wir ausdrücklich. Wirkliche Energieeffizienz ist nur durch Technologieoffenheit und Energieträgerneutralität zu erreichen. Effizienz bedeutet eben nicht nur größtmögliche Einsparung, sondern beinhaltet auch den Kostenfaktor. Alle von der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen müssen auch bezahlbar sein. Glaubt man der Kostenabschätzung des Düsseldorfer Instituts für Wettbewerbsökonomie (DICE), so ist das bei der bisherigen Umsetzung und den weiteren geplanten

Maßnahmen der Bundesregierung nicht der Fall. Danach belaufen sich die Kosten der Energiewende auf 520 Milliarden Euro bis 2025. Das bringt eine nicht zumutbare zusätzliche Belastung für die privaten Haushalte mit sich. Der mit Abstand größte Kostentreiber mit insgesamt rund 408 Milliarden ist die Umlage zur Finanzierung der Erneuerbaren Energien (EEG-Umlage).

#### Kosteneffizienz nur durch marktwirtschaftliche Prinzipien erreichbar

Damit die Energiewende gelingt, muss der Ausbau der erneuerbaren Energien kosteneffizient erfolgen. Dazu brauchen wir Rahmenbedingungen, die auf Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft setzen.

Grundsätzlich lehnen wir ein Ordnungsrecht ab, das Wirtschaftlichkeitsaspekte außer Acht lässt und Technologieoffenheit sowie Energieträgerneutralität konterkariert. Wir benötigen marktwirtschaftliche Entwicklungsprozesse statt planwirtschaftlicher Verbote, um den Energiemix der Zukunft zu gestalten und Innovationen zu ermöglichen.

#### Vollelektrifizierung unrealistisch

Insbesondere die immer wieder angesprochene Elektrifizierung aller Bereiche wird zu einer erhöhten Nachfrage nach Strom führen, die nicht durch erneuerbare Energien gedeckt werden kann. Die Kosten, die durch Netzausbau, Ausbau der Photovoltaik- und Windkraftanlagen entstehen, werden nicht berücksichtigt. Auch muss der zunehmende Widerstand der Bürgerinnen und Bürger insbesondere gegen Windkraftanlagen berücksichtigt werden. Weiterhin fehlt es an der für eine Vollelektrifizierung erforderlichen Speichertechnologie. Darüber hinaus entfallen erhebliche Steuereinnahmen durch die Energiesteuer, die bislang einen großen Teil des Bundeshaushaltes ausmachen. Eine Gegenfinanzierung zum Beispiel durch eine Anhebung der Energiesteuer auf fossile Energieträger dürfte insbesondere die unteren und mittleren Einkommenschichten treffen. Deshalb kann bezahlbarer Klimaschutz nur mit einem diversifizierten Energiemix gelingen, bei dem die Potentiale jedes Energieträgers genutzt werden.

## II. Zu einzelnen Themengebieten:

### Wärme- und Gebäude

- Sektorkopplung mit Power-to-Heat-in (Öl-)Hybridheizungen

Wir begrüßen den Ausbau der Sektorkopplung grundsätzlich. Gleichzeitig wenden wir uns aber gegen eine Vollelektrifizierung. Diese widerspricht dem Wirtschaftlichkeitsgrundsatz „Efficiency First“. Innovative Lösungen wie die Power-to-Heat-Technologie sind bereits heute anwendbar und können schnell und für die Verbraucher bezahlbar Klimaschutzpotentiale heben.

Besonders im ländlichen Raum ist die Heizungsstruktur dezentral und die Anzahl von Ölheizungen sehr hoch. Die Power-to-Heat-Technologie in Öl-Hybridheizungen ist eine günstige und massentaugliche Lösung, um Strom aus erneuerbaren Energien, der heute in beträchtlichen Mengen aberegelt werden muss, sinnvoll zu nutzen. Die technischen Voraussetzungen für Power-to-Heat in Öl-Hybridheizungen sind für den Bürger – im Gegensatz zur Wärmepumpe, die nur in hochgedämmten Gebäuden effizient ist – relativ einfach realisierbar und zudem auch erschwinglich.

Um weiterhin Klimaschutzpotentiale zu erschließen, darf effiziente und klimafreundliche Öl-Brennwerttechnik von der Austauschförderung nicht ausgeschlossen werden. Ölbasierte Brennstoffe sorgen aufgrund ihrer vorhandenen Infrastruktur insbesondere im Gebäudebestand für eine günstige und sichere Wärmeversorgung, die sich durch die Kombination von Ölhybridheizungen mit erneuerbarem Strom für den Bürger bezahlbar kombinieren lassen.

Schließlich werden synthetische Brennstoffe, die sich ebenfalls mit erneuerbarem Strom kombinieren lassen, in Zukunft für CO<sub>2</sub>-reduzierte Wärme sorgen.

### Verkehr- und Mobilität

- Verbrennungsmotor ist Teil der Lösung: effizientere Kraftstoffe, eFuels/PtL, Hybridfahrzeuge

Der Verbrennungsmotor ist auch künftig Teil der Lösung. Durch den Einsatz von eFuels / Power-to-Liquid oder durch die Kombination im Rahmen von Hybridfahrzeugen werden Verbrennungsmotoren auch in Zukunft durch ihre weiterhin zunehmende Effizienz klimafreundlich und bezahlbar sein. Die immer wieder angesprochene Forderung nach einem Ende des Verbrennungsmotors im Jahr 2030 ist weder klimapolitisch, noch industriepolitisch und sozialpolitisch überzeugend.

- Elektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs unbezahlbar

Eine Elektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs halten wir in absehbarer Zeit für nicht realistisch, insbesondere nicht in Bezug auf den allgemein prognostiziert stark ansteigenden Straßengüterverkehr. Eine Elektrifizierung, beispielsweise durch Oberleitungen für LKW, ist nicht wirtschaftlich darstellbar. Speichertechnologie, die eine Elektrifizierung auch ökologisch realistischer machen würde, ist in näherer Zukunft noch nicht vorhanden. Statt einseitig die Nachfrageseite zu fördern, sollte die Bundesregierung deshalb vermehrt auf die Förderung von Forschung an Speichertechnologie setzen. Zudem muss die Begrenztheit der für die Elektrifizierung nötigen Rohstoffe beachtet werden.

Um die THG-Emissionen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge senken zu können, sollte man auf alternative Kraftstoffe setzen. Flüssigerdgas (LNG) etwa bietet im Straßengüterverkehr große ökonomische und ökologische Potenziale: Seine Nutzung trägt zur notwendigen Reduktion von Emissionen im Mobilitätssektor bei und leistet einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgungssicherheit Deutschlands. LNG ist derzeit der einzige ernsthaft in Betracht kommende alternative Kraftstoff im Bereich des Güter- bzw. Schwerlastverkehrs und kann in den kommenden Jahrzehnten eine tragende Rolle im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele spielen.

- Elektrifizierung im Luft- und Seeverkehr unrealistisch

Im Bereich des Luft- und Seeverkehrs halten wir eine Vollelektrifizierung – auch in langfristiger Betrachtung – aus Kostengründen ebenfalls für unrealistisch. Neben Forschungsvorhaben in diesem Bereich sollte die Bundesregierung auf die Förderung alternativer LNG-Antriebe setzen.

Verflüssigtes Erdgas (LNG) stellt auch heute schon eine umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen im Seeverkehr dar. Erste Praxisbeispiele belegen darüber hinaus, dass LNG als Energieträger in der Schifffahrt erfolgreich und klimafreundlich eingesetzt werden kann.