

MEW-News 3/2023 vom 17. März 2023

Themen:

- Interview mit der MEW-Vorstandsvorsitzenden Dr. Uta Weiß
- Parlamentarischer Abend: „Wie kommen wir auf den Klimaschutz-Zielpfad im Verkehr: Welche Rolle spielen alternative Kraftstoffe?“
- Der MEW begrüßt die Einigung der Bundesregierung zur Zulassung von paraffinischen Kraftstoffen in Reinform
- Anpassung der 10. BImSchV: Doppel-Wumms für die Verkehrswende
- MEW-Positionspapier zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Definition von grünem Wasserstoff und dessen Derivaten: Delegierte Rechtsakte Artikel 27 (3) und Artikel 28 RED II
- Positionspapier zum Vorschlag der Europäischen Kommission über CO₂-Grenzwerte für den Schwerlastverkehr
- Interview mit Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance
- Positionspapier des MEW zum Entwurf für die Weiterentwicklung der Nationalen Wasserstoffstrategie
- Positionspapier zur GEG-Novelle
- eFUEL-TODAY auf LinkedIn
- Teilnahme am Ambassadors' Talk
- Energie Cross Medial
- UPEI Newsletter 2/2023
- Pressespiegel

Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre!

Brandneue Meldungen vom MEW finden Sie in unserem LinkedIn-Kanal.
Folgen Sie uns!

[Zu LinkedIn](#)



Interview mit der MEW-Vorstandsvorsitzenden Dr. Uta Weiß

Frau Weiß, welche Rolle können alternative Kraftstoffe in

Zukunft spielen, wenn wir die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen wollen?

Alternative flüssige Kraftstoffe tragen zur Erreichung der Klimaziele bei. Biokraftstoffe haben den Vorteil, dass sie bereits jetzt beigemischt werden können und so aktiv zum Klimaschutz beitragen. Der Mix verschiedener Antriebstechniken ist ein wichtiger Garant, die Treibhausgase zu reduzieren. Das haben verschiedene LCA-Studien gezeigt. Die Konzentration auf eine einzige Technologie beschränkt die Optionen. Auch wenn Deutschland dem Umweltbundesamt zufolge die Klimaziele geschafft hat – die Mobilität muss klimaneutral werden.

Was kann die Aufnahme von paraffinischen Kraftstoffen in die 10. BImSchV bewirken?

Die Aufnahme der DIN EN 15940 ermöglicht, dass paraffinische Kraftstoffe in höheren Anteilen und als Reinkraftstoff angeboten werden dürfen. Das betrifft neben Fischer-Tropsch-Diesel auch HVO. Damit wird mehr CO₂ eingespart – und das muss das Ziel sein. Die Aufnahme der paraffinischen Kraftstoffe ist unverständlicher Weise jahrelang seitens des Umweltministeriums verhindert worden. Wir erwarten hier, dass sich das endlich ändert und die Verordnung zur Klimaneutralität des Mobilitätssektors genutzt wird, statt Klimaschutz unter dem Deckmantel der Electric-Only-Erzählung zu verhindern.

Welche Schritte wünschen Sie sich hinsichtlich alternativer Kraftstoffe zukünftig von der Bundesregierung?

Ich erhoffe mir eine technologieoffene Herangehensweise und vor allem Klarheit in der Gesetzgebung und nicht ständig Änderungen. Investitionen werden nur dann getätigt, wenn klar ist, dass sie ihre Amortisation erleben. Das sind teilweise Horizonte von mehreren Jahrzehnten und für ganze Wertschöpfungsketten. Warum sollten wir Wettbewerbsfähigkeit verschenken, wenn wir damit Klimaneutralität erreichen können?!

Welche Hoffnungen verbinden Sie mit der Erlaubnis, zukünftig E-Fuels und HVO in Reinform vertanken zu dürfen mit Blick auf die vor allem mittelständisch geprägten Mitgliedsunternehmen des MEW?

Die Erlaubnis, erneuerbaren paraffinischen Diesel als Reinkraftstoff anbieten zu dürfen, ist ein wichtiger Schritt für den Klimaschutz und besonders die Mitglieder der MEW-Mitgliedsverbände stehen in den Startlöchern, um diese Kraftstoffe anzubieten. Für den Mittelstand ist das ein Wettbewerbsvorteil: Sie können meist agiler und flexibler handeln – das sehen die Kunden jeden Tag an den Zapfsäulenpreisen, das spüren aber auch die Händler und die Tanklagerbetreiber. Für unsere Mitgliedsunternehmen kann ich sagen, dass sie jede noch so kleine Chance, das Klima zu retten und die Energieversorgung zu sichern, wahrnehmen wollen und werden. Man muss das allerdings zulassen. Dafür sind jetzt die ersten Schritte mit dem Entschluss zur Anpassung der 10. BImSchV getan.



Parlamentarischer Abend: „Wie kommen wir auf den Klimaschutz-Zielpfad im Verkehr: Welche Rolle spielen alternative Kraftstoffe?“

Auf Einladung der Verbände Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) und en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie versammelten sich am 2. März 2023 über 130 interessierte Zuhörer im

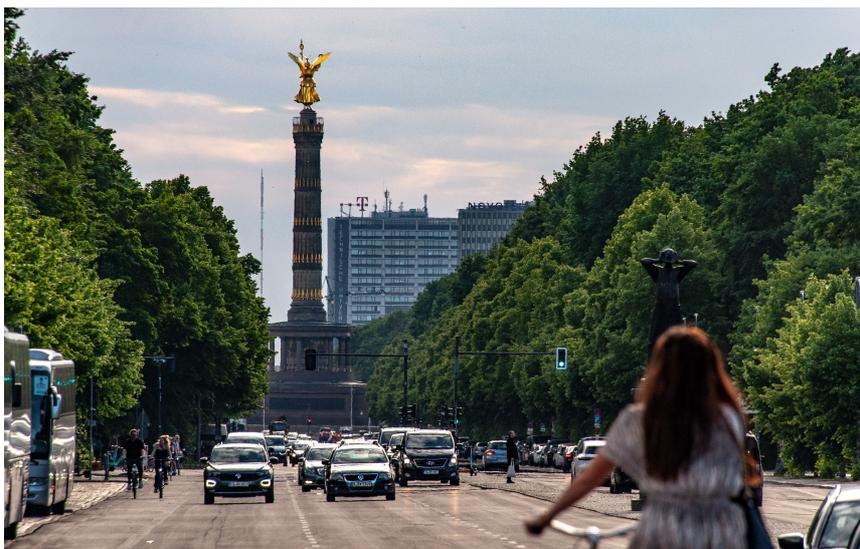
dbb forum Berlin. Sie erlebten einen aufregenden Abend, denn hochrangige Gäste aus der Politik und dem Verbandswesen beschäftigten sich in ihren Vorträgen und einer Paneldiskussion mit dem Thema „Wie kommen wir auf den Klimaschutz-Zielpfad im Verkehr: Welche Rolle spielen alternative Kraftstoffe?“

Die MEW-Vorstandsvorsitzende Dr. Uta Weiß stellte in ihrer einführenden Rede die Probleme beim Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr dar. Es sei, so Weiß, „unbedingt notwendig, dass den Unternehmen und der Gesellschaft alle verfügbaren Möglichkeiten zum Erreichen der Klimaziele zur Verfügung gestellt werden“.

Im Anschluss betrat Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Bühne. Luksic betonte, dass „wir alle Antriebsformen benötigen um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen und hierzu gehören eben auch alternative Kraftstoffe“. Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, erklärte, „dass der Verkehrsbereich das Sorgenkind der Klimaschutzpolitik ist. Ohne Verkehrswende werden wir die Energiewende nicht schaffen.“

In der nachfolgenden Podiumsdiskussion tauschte sich Hermann weiter zu der Thematik mit den Gästen Bernd Reuther, MdB (FDP), Martin Waldhausen, Leiter des Referats Klimaschutz, Land- und Forstwirtschaft und Biomasse im BMWK, und Benedikt Wirmer, Bereichsleiter Energie- und Klimapolitische Regulierung bei en2x, aus. Moderiert vom MEW-Geschäftsführer Dr. Hans Wenck entspann sich eine angeregte Diskussion zum Thema des Abends.

[Zum Nachbericht](#)



Der MEW begrüßt die Einigung der Bundesregierung zur Zulassung von paraffinischen Kraftstoffen in Reinform

Die Bundesregierung hat sich darauf geeinigt, paraffinische Kraftstoffe (wie E-Fuels und HVO) für Pkw mit Verbrennungsmotor zuzulassen. Nun hat das Bundesumweltministerium den Auftrag, die 10. BImSchV anzupassen, bevor die geänderte Verordnung den Bundesrat passieren muss.

Die deutsche Politik zieht mit diesem Schritt endlich nach, denn das Betanken mit E-Fuels oder HVO100 ist in vielen europäischen Staaten längst möglich. Der MEW hatte erst Anfang Februar bei einer Online-Veranstaltung mit eFuelsNow, der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg) und 130 Teilnehmenden dieses Thema besprochen.

Bisher war der Beimischungsanteil für klimafreundliche Kraftstoffe, welche aus biogenen Rest- und Abfallstoffen gewonnen werden (HVO), auf 26 Prozent begrenzt. Die Aufnahme der DIN EN 15940 in die 10. BImSchV macht nun endlich auch den Absatz nachhaltiger Kraftstoffe an deutschen Tankstellen in Reinform möglich.

„Durch den Einsatz klimafreundlicher paraffinischer und synthetischer Kraftstoffe wird es endlich möglich sein, die große Bestandsflotte in

Deutschland klimaneutral zu betreiben. Dieser Schritt ist sehr begrüßenswert und längst überfällig. Es braucht jedoch weitere Maßnahmen, um den schnellen Hochlauf von diesen klimaneutralen Kraftstoffen zu ermöglichen“, so MEW-Geschäftsführer Dr. Hans Wenck.

Der MEW hatte sich seit langem für die Zulassung eingesetzt und hofft nun auf schnelle Umsetzung und weitere Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Kraftstoffe auf europäischer und deutscher Ebene. Diese dürfen nicht durch CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und Lkw ausgeschlossen werden.



Anpassung der 10. BImSchV: Doppel-Wumms für die Verkehrswende

Es geht voran beim Thema E-Fuels: Zum einen haben sich die Koalitionspartner darauf geeinigt, synthetische Kraftstoffe in Reinform zum Verkauf an öffentlichen Tankstellen zuzulassen. Zum anderen hat Bundesverkehrsminister Wissing angekündigt, dem ab 2035 in der EU geplanten Verbrenneraus in der Regulierung über die CO₂-Flottengrenzwerte nur dann zuzustimmen, wenn die Kommission einen Gesetzgebungsvorschlag zur Zulassung von Verbrennern unter Einsatz von synthetischen Kraftstoffen über 2023 hinaus macht. Der Bundesverband freier Tankstellen (bft) begrüßt beide Entscheidungen ausdrücklich als richtigen Weg zur Erreichung der Klimaziele und als wichtige Schritte auf dem Weg zum Gelingen der Verkehrswende.

„Wir begrüßen, dass das Bundesumweltministerium seine Blockadehaltung endlich aufgegeben hat. Dieser Schritt war längst überfällig. Immerhin ist in zahlreichen europäischen Ländern der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen längst Praxis“, kommentiert Duraid El Obeid, Vorsitzender des bft, die Entscheidung. „Wir fordern, dass die Anpassung schnellstmöglich umgesetzt wird, um nicht noch mehr Zeit für den Klimaschutz zu verlieren“, so El Obeid.

[Zur Pressemitteilung](#)



MEW-Positionspapier zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Definition von grünem Wasserstoff und dessen Derivaten: Delegierte Rechtsakte Artikel 27 (3) und Artikel 28 RED II

Der MEW begrüßt, dass mit den von der Europäischen Kommission

verabschiedeten delegierten Rechtsakten (DA) zu Artikel 27 (3) sowie Artikel 28 der überarbeiteten Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) Klarheit über die Strombezugskriterien für die Herstellung von erneuerbarem Wasserstoff und dessen Derivaten geschaffen wurde. Sehr kritisch sieht der Verband jedoch den langen Gesetzgebungsprozess und die zu strenge Regulatorik.

Die delegierten Rechtsakte legen im Detail fest, wann erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) als erneuerbar gelten. Sie sind somit ein wichtiger und lang erwarteter Pfeiler für den Hochlauf dieser grünen Technologien. Die delegierten Rechtsakte werden nun zwei Monate vom Europäischen Parlament und vom Europäischen Rat beraten. Hiernach können beide EU-Organe den DA zustimmen oder sie ablehnen, während Änderungen am Inhalt nicht mehr möglich sind.

[Zum Positionspapier](#)



Positionspapier zum Vorschlag der Europäischen Kommission über CO₂-Grenzwerte für den Schwerlastverkehr

Der MEW zeigt sich mit dem jüngst veröffentlichten Vorschlag der Europäischen Kommission für CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge und Busse nur sehr begrenzt zufrieden und fordert die EU auf alle Optionen zur Einsparung von CO₂ im Schwerlastverkehr anzuerkennen.

Es ist zwar zu begrüßen, dass die Kommission Planungssicherheit im Bereich des Schwerlastverkehrs schaffen möchte – die Umsetzung der Vorschläge würde jedoch eine endgültige Abkehr von der dringend benötigten Technologieoffenheit bedeuten. Der herkömmliche Verbrennungsmotor soll nur noch in den Bereichen der öffentlichen Hand (Polizei-, Militär- und Rettungsfahrzeuge) erlaubt werden. Zum Einsatz sollen ab dem Jahr 2040 nur noch Lkw mit batterieelektrischem Antrieb, Wasserstoffbrennstoffzellen oder Wasserstoffverbrennungsmotor kommen.

[Zum Positionspapier](#)



Interview mit Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance

Herr Diemer, die Meldungen zum Verbrennerverbot überschlagen sich derzeit. Können Sie das für uns etwas sortieren?

Derzeit gibt es auf der europäischen Ebene im Rahmen des sogenannten „Fit-for-55“-Pakets mehrere Vorschläge der EU-Kommission, die für E-Fuels relevant sind. Wir haben unter anderem die CO₂-Flottenregulierungen für Pkw und kleine Nutzfahrzeuge und jüngst auch für Lkw sowie die Vorschläge für die Euro-VII-Abgasnorm. Auf der anderen Seite stehen die Delegierten Rechtsakte, die auf der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie RED II basieren. Parallel diskutieren Rat und Parlament gerade die Vorschläge der EU-Kommission für die Fortschreibung dieser Richtlinie – RED III. Alle diese Vorschläge werden in EU-Rat und Parlament derzeit teilweise sehr kontrovers diskutiert und einer Entscheidung zugeführt. Die eFuel Alliance hat dafür auch Vorschläge unterbreitet.

Wo liegt das Problem?

Es besteht hoher Zeit- und Entscheidungsdruck. Zugleich wird vieles – wie zum Beispiel das faktische Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren im Rahmen der CO₂-Flottenziele für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – sehr kontrovers diskutiert. Wir sehen das derzeit zum Beispiel an der außergewöhnlichen Entscheidung der Bundesregierung, gemeinsam mit anderen EU-Mitgliedsstaaten, dieses faktische Verbrennerverbot auf den letzten Metern aufzuhalten. Aber Lösungsansätze liegen auf dem Tisch. So könnte zum Beispiel im Rahmen der Euro-VII-Schadstoffnorm in die Typzulassung eine Definition eingefügt werden, dass Nullemissionsfahrzeuge auch jene sind, die mit klimafreundlichen, erneuerbaren E-Fuels betrieben werden. So könnte verhindert werden, die Flottenregulierung nochmals zu öffnen. Es könnte aber auch die CO₂-Flottenregulierung in einer zweiten Lesung in Rat und Parlament behandelt und entsprechend geändert werden. Formal wäre das ein ganz normaler Vorgang und dann könnte doch noch versucht werden, das faktische Verbrennerverbot abzuwenden. Allerdings braucht es dafür dann auch Mehrheiten in Rat und Parlament.

Das ist der eine Teil. Und was ist mit den Delegierten Rechtsakten?

Die beiden Delegierten Rechtsakte sind Teil der RED II. Wir haben darauf schon über zwei Jahre gewartet. Das sind Verwaltungsakte der EU-Kommission, in der wichtige Definitionen über für die Wasserstoff- und E-Fuels-Produktion verwendbaren Energieressourcen oder auch CO₂-Quellen enthalten sind. Diese können nun bis Mitte Juni von Rat und Parlament angenommen oder abgelehnt, aber nicht geändert werden. Sie sind aus Sicht der eFuel Alliance beide kritikwürdig, weil sie zu eng und zu bürokratisch sind. Das könnte Investitionen eher verhindern als fördern. Ob Parlament und Rat diese ablehnen, ist derzeit offen – Mitte Juni wissen wir mehr. Mit dem amerikanischen Inflation Reduction Act hat sich die Wettbewerbssituation auf einen Schlag verändert, weil Investitionen in die Produktion von grünem Wasserstoff und seinen Derivaten in den USA hochattraktiv und vor allem auch sehr unbürokratisch möglich sind. Es wäre sehr schön gewesen, wenn die EU-Kommission daraus die richtigen Schlüsse gezogen hätte und die delegierten Rechtsakte entsprechend

vereinfacht und geöffnet hätte.

Hinweis: Dies ist der Auszug eines umfassenderen Interviews, das in der kommenden Woche beim MEW veröffentlicht wird. Schauen Sie gerne bei LinkedIn und auf unserer Webseite vorbei.



Positionspapier des MEW zum Entwurf für die Weiterentwicklung der Nationalen Wasserstoffstrategie

Die bereits für das vergangene Jahr angekündigte Weiterentwicklung der Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) scheint endlich Formen anzunehmen. Nachdem bereits Ende letzten Jahres ein Referentenentwurf bekannt wurde, ist nun eine ressortabgestimmte Version des Papiers an die Öffentlichkeit gelangt. Für April wird ein Kabinettsbeschluss erwartet. Der MEW kritisiert das schleppende Tempo der Bundesregierung. Angesichts der verschärften Klimaziele und des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine wäre ein schnelleres Vorgehen dringend nötig gewesen. Außerdem brauchen die Unternehmen der Energiebranche dringend Investitionssicherheit, wenn der Umbau hin zu einer defossilisierten Wirtschaft gelingen soll.

Zusammenfassung:

- Wasserstoffbedarf und Elektrolysekapazität werden richtigerweise erhöht. Es fehlen aber weiterhin klare und pragmatische Rahmenbedingungen und es gibt eine große Lücke in der Förderung.
- Der steigende Importbedarf für Wasserstoff und dessen Derivate wurde erkannt. Nun bedarf es schnell einer technologieoffenen und geografisch breit gestreuten Importstrategie mit klaren Mengenzielen.
- Der Infrastrukturausbau muss schleunigst angegangen werden. Hierbei sollten auch bestehende Tanklager mitgedacht werden, denn sie weisen vor allem für die Speicherung von flüssigen Wasserstoffderivaten enorme Vorteile auf.
- Der starke Fokus der NWS auf die Systemdienlichkeit gefährdet die ausgeglichene Verteilung von Elektrolyseuren in der Bundesrepublik.
- Der Einsatz von Wasserstoff sollte nicht für einzelne Teilsektoren oder Anwendungen ausgeschlossen werden. Vor allem im Verkehr und im Wärmesektor bieten Wasserstoff und dessen Folgeprodukte große Chancen zur Defossilisierung.

[Zum Positionspapier](#)



Positionspapier zur GEG-Novelle

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) schlägt in seinem unlängst veröffentlichten Entwurf zur Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) massive Änderungen und Auflagen für das Heizen von Morgen vor. So sollen neu eingebaute Heizungen ab dem 1. Januar 2024 zu 65 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Danach ist ebenfalls eine entsprechende Pflicht zur schrittweisen Nachrüstung von Bestandsheizungen vorgesehen, um auch im Bestand die CO₂-Emissionen zu senken. Ab 2045 sollen Öl- und Gasheizungen komplett verboten werden.

Der MEW ist der Auffassung, dass die Erreichung der Klimaschutzziele und die Reduktion der Abhängigkeit von Energieimporten zu den wichtigsten Herausforderungen unserer Zeit gehören. Um diese Herausforderungen zu lösen, ist der Wärmesektor von ausschlaggebender Bedeutung, da er den größten Anteil am deutschen Energiebedarf hat. Die Einführung eines Anteils von 65 Prozent an erneuerbaren Energien für jede neu eingebaute Heizung ab 2024 wäre ein wichtiger Schritt in Hinblick auf diese Ziele. Ein praktikabler Weg wäre hier sowohl der Einsatz von hybriden Systemen aus flüssigem Kraftstoff und einer kleinen Wärmepumpe als auch der Ersatz von Heizöl durch regenerative flüssige Brennstoffe beziehungsweise Erdgas durch Biogas.

Dennoch halten wir den Zeitplan, dies bereits 2024 zu realisieren, vor dem Hintergrund des bestehenden Fachkräfte- und Materialmangels im Bereich der Wärmepumpen und des Baugewerbes sowie des nur langsam voranschreitenden Ausbaus von grünem Strom und der erforderlichen Infrastruktur für unrealistisch.

Wir fordern einen technologieoffenen Ansatz, um allen Verbrauchern und allen Gegebenheiten adäquat gerecht zu werden und den Klimaschutz im Gebäudesektor effektiv voranzubringen. Alle klimafreundlichen Technologien müssen gleichberechtigt betrachtet und gefördert werden. Wir begrüßen, dass sich im Entwurf – anders als in dem im vergangenen Sommer vorgestellten Papier – nun ein gleichberechtigter Einsatz aller Möglichkeiten ohne vorherige Prüfung findet. Die bestehende Regulatorik, sowie Fördermöglichkeiten müssen jedoch dringend weiter ausgebaut werden.

[Zum Positionspapier](#)



eFUEL-TODAY



eFUEL- TODAY · 1.
Klimaneutrale Kraft- und Brennstoffe

MEW MEW Mittelständische
Energiewirtschaft
Deutschland e.V.

Themen: #energie, #politik, #klimaschutz, #energiewende und #nachhaltigkeit

Berlin, Berlin, Deutschland · [Kontaktinfo](#)

1.250 Follower:innen · [500+ Kontakte](#)

eFUEL-TODAY auf LinkedIn - Folgen Sie uns!

Im Zuge der Neuausrichtung von eFUEL-TODAY (mehr dazu lesen Sie [hier](#)) wird neben den Social-Media-Kanälen Facebook, Instagram und YouTube der Fokus künftig stärker auf der Plattform LinkedIn liegen. Dort informiert die Kampagne, die der MEW gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen Anfang 2021 ins Leben gerufen hat, rund um das Thema synthetische Kraft- und Brennstoffe. Sie wollen immer auf dem Laufenden bleiben? Dann folgen Sie uns!

[Zum LinkedIn-Kanal](#)

Teilnahme am Ambassadors' Talk

Der MEW nahm Ende Februar am Ambassadors' Talk des World Energy Council – Germany teil. Professor Robert Schlögl brachte die aktuellen Diskrepanzen der Energiewende auf den Punkt: Überambitionierte Rahmenbedingungen vernachlässigten laut Schlögl, dass die Entwicklung gerade erst begonnen habe. Er verglich dies mit der Entwicklung des Smartphones, die ebenfalls nicht auf dem aktuellen Niveau gestartet sei. Die Effizienzdebatte um grünen Wasserstoff behindert Investitionen und Business Cases. Dies zeigte HHLA-Sprecher Dr. Böttner, der die direkten Auswirkungen der jüngsten Entscheidungen auf EU-Ebene zu grünem Wasserstoff erläuterte.

Die Botschafter aus Spanien und Portugal demonstrierten das Engagement ihrer Länder und den schnellen Fortschritt bei der Umsetzung riesiger Projekte, die den Übergang zu wasserstoffbetriebenen Volkswirtschaften ermöglichen sollen. Weitere Botschafter unterstrichen, dass auch ihre Länder eng am Thema Wasserstoff sind.

Energie Cross Medial

Ein fest im politischen Kalender etablierter Diskussionsraum ist „Energie.Cross.Medial“ des Forum für Zukunftsenergien. Till Mansmann, Innovationsbeauftragter Grüner Wasserstoff im Bundesministerium für Bildung und Forschung, stellte die Aktualisierung der Nationalen Wasserstoffstrategie vor und lobte die Fortschritte. Brandenburgs Wirtschaftsminister Jörg Steinbach machte deutlich, dass er sein Bundesland mit vielen Wasserstoffprojekten auf gutem Wege sieht, es aber noch sehr viel zu tun gibt. Viele Redner forderten eine Beschleunigung der Prozesse, vor allem bei den Genehmigungsverfahren und Förderbescheiden. So seien einige der IPCEI-Projekte scheinbar in den Weiten der EU-Bürokratie untergegangen. Besonders hervorzuheben ist hier der Vortrag von Prof. Christoph Hilgers vom KIT, der die immense Abhängigkeit der Energiewende von Rohstoffen sehr plastisch darstellte.

Die Gespräche am Rande der Veranstaltung drehten sich auch hier um die Delegierten Rechtsakte zur RED II und das faktische Verbrennerverbot durch die Flottengrenzwerte.

68 %

Zahl des Monats

In einer [Forsa-Umfrage](#) von Anfang März 2023 sprachen sich mehr als zwei Drittel der Befragten gegen ein Verbrennerverbot aus.

(In der neuen Rubrik unseres Newsletters kürt das MEW-Team jeden Monat eine Zahl, die die MitarbeiterInnen des MEW in den Wochen vor Erscheinen des Newsletters besonders umgetrieben hat.)

UPEI-News 2/2023

Die Themen:

- Green Deal Industrial Plan
- REPowerEU Plan
- Datenbank für Biokraftstoffe
- Vorschlag für die Verordnung über CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge
- Delegierte Rechtsakte zu grünem Wasserstoff
- „Windsor Framework“ zu Nordirland
- EU-System für die Zertifizierung des Kohlenstoffabbaus
- „Fit-für-55“-Legislativpaket
- Gemeinsame Erklärung zu Wasserstoff
- UPEI – Sitzung der Retail Heating Commission
- UPEI – Sitzung der Joint Heating Commission
- Gemeinsame Erklärung der EU-Industrie: CO₂-Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge sollte Dekarbonisierungspotenzial von nachhaltigen und erneuerbaren Kraftstoffen anerkennen

[Zum Download des PDF](#)

Kalender

Immer aktuell: Seit kurzem finden Sie aktuelle Termine des MEW und seiner Mitgliedsverbände auf der Website des MEW unter dem Link: www.mew-verband.de/kalender

Pressespiegel

E-Fuels – saubere Lösung oder Sackgasse?

Synthetisch hergestellte Kraftstoffe gelten Befürwortern als eine Chance für Autos mit Verbrennermotoren. Was sich gut anhört, ist im Detail aber eine Abwägung.

[Zum Artikel](#)

Warum ich auf ein E-Fuel-Wunder hoffe

Das Verbrenner-Aus spaltet. Warum eigentlich? Benziner und Diesel sind sowieso am Ende. Aber den E-Fuels sollte man einfach mal eine Chance geben.

[Zum Artikel](#)

Die Praxis wird es zeigen

Verbrenner verbieten oder E-Fuels subventionieren? Die Antwort auf diesen Pseudo-Streit müsste lauten: Warum soll die Politik das überhaupt regeln?

[Zum Artikel](#)

Porsche macht weiter Stimmung für E-Fuels

Der Sportwagenbauer meldet mitten in der Krise einen sprunghaft

steigenden Gewinn und wirbt unbeirrt für synthetische Kraftstoffe - und das aus gutem Grund.
[Zum Artikel](#)

Hinweis:

Wir freuen uns, wenn MEW-intern auf großes Interesse bei Ihnen stößt. Gerne können Sie den Newsletter intern an Kolleginnen und Kollegen und an weitere MEW-Mitgliedsunternehmen weiterleiten. Wer neu in unseren Verteiler aufgenommen werden möchte, wendet sich bitte an presse@mew-verband.de.

MEW Mittelständische
Energiewirtschaft Deutschland
e.V.
Geschäftsführer: Frank Schaper,
Dr. Hans Wenck, Stephan Zieger,
Axel Münch
Georgenstraße 23 | 10117 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 - 8095045-40
Fax: +49 (0) 30 - 20 45 12 55
Email: presse@mew-verband.de
www.mew-verband.de



Lesen Sie hier
die Datenschutzerklärung.

Diese E-Mail wurde an {{ contact.EMAIL }} versandt.

Diese E-Mail beinhaltet den Newsletter
der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschlands e.V. (mew-verband.de).
[Abmelden](#)



© 2023 MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V.