

PRESSEINFORMATION BERLINER ENERGIETAGE 2020

Neue Kraft- und Brennstoffe für die Energiewende

Erneuerbare flüssige Energieträger können einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Umso wichtiger ist es, jetzt die passenden Rahmenbedingungen für einen Markthochlauf zu schaffen.

Die Herausforderungen, unsere Energieversorgung weitgehend CO₂-neutral zu gestalten, sind gewaltig. Auch nach Effizienzsteigerungen und dem forcierten Ausbau der Ökostromerzeugung wird in Deutschland eine Lücke in der Versorgung mit erneuerbarer Energie bleiben. Denn bei Betrachtung des gesamten Energieverbrauchs zeigt sich: Der Beitrag des „grünen Stroms“ liegt derzeit nur bei rund zehn Prozent. Gerade im Verkehr und im Gebäudesektor sind es heute noch fossile Energieträger, die den Großteil des Bedarfs stemmen. „Mit heimischem Wind- und Sonnenstrom allein werden wir künftig nicht auskommen“, erklärt Adrian Willig, Geschäftsführer des Hamburger IWO-Instituts. Doch das wäre auch gar nicht klug. Schon die dena-Leitstudie „Integrierte Energiewende“ hat gezeigt, dass Transformationspfade mit einem breiten Technologie- und Energieträgermix robuster und wesentlich kostengünstiger sind als solche, die primär auf strombasierte Anwendungen setzen. „Ein solcher Mix sollte auch treibhausgasreduzierte und perspektivisch treibhausgasneutrale flüssige Kraft- und Brennstoffe enthalten“, unterstreicht Willig. Neben Effizienzsteigerungen und dem weiteren Ausbau erneuerbarer Stromerzeugung sind solche Future Fuels eine weitere Säule für eine zukünftige bezahlbare und sichere Energieversorgung in Deutschland.

Die Infrastruktur ist bereits da

Besonders flüssige Energieträger haben viele Vorzüge: Ihre Energiedichte ist mehr als 20-mal höher als etwa in Lithium-Ionen-Batterien. Sie sind leicht zu transportieren, einfach zu speichern und könnten in der bereits heute genutzten Infrastruktur und Technik zum Fahren, Fliegen und Heizen ohne aufwändige Umrüstungen eingesetzt werden. Für die Herstellung CO₂-reduzierter und -neutraler Kraft- und Brennstoffe gibt es verschiedene „Pfade“. Derzeit sind insbesondere biomassebasierte Produkte auf dem Markt erhältlich. Für die Zukunft geht es um die Herstellung alternativer flüssiger Kohlenwasserstoffe aus unterschiedlichen regenerativen Quellen. Bei der Auswahl der Rohstoffe wird eine Nutzungskonkurrenz zu Agrarflächen oder Nahrungsmitteln bewusst vermieden. Aufgrund des absehbar großen Bedarfs werden auch synthetische Energieträger aus grünem Wasserstoff und CO₂ als Kohlenstoffquelle, auch Power-to-X (PtX) bzw. Power-to-Liquid (PtL) oder E-Fuels genannt, benötigt.

Globale Perspektiven

PtX lässt sich in vielen europäischen Regionen, aber auch rund um den Globus aufgrund besserer Standortbedingungen für erneuerbare Energien deutlich günstiger realisieren als hierzulande. Daher ist eine ausgeprägte internationale Kooperation sinnvoll. Die deutsche Wirtschaft könnte in einem globalen PtX-Markt die Rolle eines

Technologie-, Maschinen- und Anlagenexporteurs einnehmen, denn sie ist in diesen Bereichen bereits heute führend. Dadurch würden sich hierzulande zusätzliche Wertschöpfungseffekte von jährlich im Schnitt bis zu 36,4 Milliarden Euro sowie bis zu 470.000 neue Arbeitsplätze bis 2050 ergeben. Das zeigt die Studie „Synthetische Energieträger – Perspektiven für die deutsche Wirtschaft und den internationalen Handel“ von Frontier Economics und dem IW Köln. Auch für die künftigen Erzeugerländer bietet ein globaler PtX-Markt attraktive Aussichten: eine klassische Win-win-Situation.

Jetzt die Weichen richtig stellen!

„Für die Herstellung CO₂-reduzierter Kraft- und Brennstoffe sind erhebliche Investitionen nötig. Das erfordert verlässliche Rahmenbedingungen. Daher ist es wichtig, die Weichen jetzt richtig zu stellen. Die anstehende wirtschaftliche Wiederbelebung nach Überwindung der Corona-Krise bietet eine gute Möglichkeit, mit CO₂-reduzierten Kraft- und Brennstoffen für mehr Klimaschutz in den Bereichen Verkehr und Wärme zu sorgen“, erklärt Adrian Willig. Neben Investitionen in Forschung und Markteinführungsprogramme sowie die Anerkennung regenerativer Brenn- und Kraftstoffe in Regelungen und Gesetzen, gehöre auch eine kluge und zukunftsweisende CO₂-Bepreisung zu den notwendigen Rahmenbedingungen. „Dabei sollte das Ziel darin liegen, Kraft- und Brennstoffe klimaschonender zu machen und nicht einfach zu verteuern.“ Im Hinblick auf die Kraftstoffe für den Straßenverkehr wäre dies durch eine konsequente Umgestaltung der Energiesteuern zu einem CO₂-Bepreisungssystem möglich. Darauf hat das IWO kürzlich gemeinsam mit dem Mineralölwirtschaftsverband (MWW) hingewiesen. Nach einem Markthochlauf im Straßenverkehr wären die erneuerbaren Energieträger dann auch in den anderen Sektoren wie Luftfahrt, Schifffahrt, Gebäudebereich und der Industrie nutzbar. „Hier ist es wichtig, dass die Nutzung CO₂-reduzierter Kraft- und Brennstoffen anwendungsoffen für alle Sektoren ermöglicht wird“, betont Willig. Alles andere würde bloß die notwendigen Skalierungseffekte drosseln und einen erfolgreichen Markthochlauf unnötig erschweren.

Weitere Informationen unter www.oel-weiter-denken.de und www.futurefuels.blog.

IWO, 2020

Pressekontakt:

Institut für Wärme und Oeltechnik e. V. (IWO)

Rainer Diederichs (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit)

Süderstraße 73 a, 20097 Hamburg

Tel +49 40 23 51 13-884

Fax +49 40 23 51 13-29

presse@iwo.de; www.zukunftsheizen.de/presse