



# Global Energy Solutions

For Prosperity and Climate Neutrality

## Wir brauchen ein realistisches, umsetzbares Programm

Interview mit Franz Josef Radermacher, Vorstand von Global Energy Solutions e. V.

Bert Beyers: **Herr Radermacher, Sie haben mit dem Verein einen Vorschlag entwickelt. Es geht darum, synthetische Kraftstoffe, also klimaneutrale Kraftstoffe, regulären Kraftstoffen beizumischen. Dabei sprechen wir über Benzin, über Diesel, Kerosin und Schiffstreibstoffe. Die erste Frage, die sich ein Autofahrer in diesem Zusammenhang stellt: Kann mein Motor das überhaupt verkraften?**



Franz Josef Radermacher, Vorstand von Global Energy Solutions

**Franz Josef Radermacher:** Ja. Wir sprechen – wie andere Organisationen übrigens auch – von der Beimischung von Methanolbenzin oder von Methanoldiesel. Methanolbenzin ist ein synthetisches Benzin, aber gleichzeitig ein normales Benzin gemäß der europäischen Norm. Es ist nur anders entstanden. Die energetische Basis ist nicht Öl, sondern grüner Wasserstoff. Es ist also ein Benzin, das mit konventionellem Benzin beliebig gemischt werden kann. Für das Auto ist es gleich, weil der Motor dafür gebaut ist, mit jedem Benzin zu fahren, das unter die Benzin-Norm fällt.

## Könnte man Methanol, also die Vorstufe von Methanolbenzin, auch direkt tanken oder beimischen?

Ja. Das wird weltweit auch bereits häufig gemacht, vor allem in China in großem Umfang. Da sprechen wir von Beimischungsquoten von 15 bis 100 Prozent. M15 ist zum Beispiel in China der Kraftstoff, bei dem ein normales Benzin 15 Prozent Methanol enthält. Das ist eine naheliegende Lösung, die man in China verfolgt, um den Umfang an Ölimporten abzusenken. M15 beinhaltet aber gewisse Risiken für Motoren und Dichtungen von hochgezüchteten Fahrzeugen, wie wir sie in Deutschland fahren. Da müssen gegebenenfalls kleinere Umstellungen vorgenommen werden. Das ist alles lästig und mühsam. Und deshalb geht unser Vorschlag dahin, Zusatzkosten zu akzeptieren, und sich von Methanol zu Methanolbenzin zu bewegen. Dann hat man ein ganz normales Benzin, und das kann man in beliebigem Umfang üblichem Benzin beimischen, im Prinzip von null Prozent bis 100 Prozent und der Nutzer würde es gar nicht merken. Deshalb kann der Gesetzgeber den Mineralölkonzernen vorschreiben, in Deutschland nur noch solches Benzin mit

Beimischungen zu verkaufen. Man könnte dann auch jedes Jahr die Beimischungsquote erhöhen. Zum Schluss hat man dann das Klimaproblem in diesem Teil des Verkehrs eliminiert, und der Fahrer und sein Fahrzeug würden es gar nicht merken.

### **Ihr Vorschlag zielt auf das Jahr 2030. Wie hoch soll die Beimischung zu diesem Zeitpunkt sein?**

15 Prozent. Vielleicht würde man in drei Jahren mit zwei bis drei Prozent anfangen und würde das dann langsam steigern. Man hat dann die Möglichkeit zu sehen, wie sich das mit der Lieferverfügbarkeit entwickelt. Wenn man also merken würde, dass 15 Prozent zu erreichen schwierig ist, dann würde man eben langsamer vorgehen. Letzten Endes ist das Ziel, auf 100 Prozent zu kommen. Das könnte im Jahr 2040 so weit sein. Die 15 Prozent im Jahr 2030 wären ein Zwischenschritt. Damit würde man allerdings schon einen signifikanten Klimaeffekt erzielen. Dieser wäre deutlich größer als der Effekt des wachsenden Anteils von Batterieelektrischen Fahrzeugen bis zu diesem Zeitpunkt.

### **Was sind überhaupt synthetische Kraftstoffe?**

Wir haben heute Kraftstoffe, die im Wesentlichen Öl- oder Gas-basiert in Raffinerien entstehen. Wenn man dann diese fossilen Kraftstoffe auf fossiler Basis im Motor verbrennt, wird  $\text{CO}_2$  freigesetzt, das häufigste Klimagas. Es handelt sich um Verbrennermotoren, bei deren Fertigung Deutschland ganz vorne in der Weltspitze liegt. Die Frage ist nun folgende: Kann ich den Treibstoff auf andere Weise herstellen, damit kein Öl oder überhaupt kein fossiles Material mehr benötigt wird? Die Antwort ist ja. Dazu gibt es verschiedene Routen. Man kann zum Beispiel Wasserstoff mit  $\text{CO}_2$  verbinden. Das Ergebnis ist Methanol, ein synthetischer Kraftstoff.

### **Wasserstoff wird heute in der Regel aus Erdgas hergestellt, also fossil.**

Deshalb kommt für grünes Benzin nur klimaneutraler Wasserstoff infrage. Wobei es wieder verschiedene Optionen gibt, um dieses Ziel zu erreichen. Derzeit wird ohne Wenn und Aber ein Wasserstoff als grün akzeptiert, wenn er über Elektrolyse mit grünem Strom aus Wasser gewonnen wird. Dabei soll auch sichergestellt werden, dass das Wasser nicht zulasten der Bevölkerung verbraucht wird.

### **Dann brauchen wir aber immer noch $\text{CO}_2$ .**

Natürlich steckt jetzt in diesem grünen Methanol trotzdem  $\text{CO}_2$  drin, nämlich das  $\text{CO}_2$ , das man mit dem grünen Wasserstoff in Verbindung bringt. Der entscheidende Gedanke ist nun, dass dieses  $\text{CO}_2$  letztlich irgendwo abgefangen wird. Es muss also  $\text{CO}_2$  sein, das dabei war, in die Atmosphäre zu gelangen oder auch schon in der Atmosphäre war. Dieses wird abgefangen bzw. der Atmosphäre wieder entzogen und dann mit grünem Wasserstoff verbunden. Und dadurch entsteht zum Beispiel ein Methanolbenzin, bei dessen Verbrennung  $\text{CO}_2$  wieder in die Atmosphäre gelangt. Aber das ist dann das  $\text{CO}_2$ , das sonst schon vorher in die Atmosphäre gelangt wäre – aber z. B. vorher abgefangen wurde.

## **Woher nimmt man das CO<sub>2</sub>?**

Dazu gibt es verschiedene Optionen. Man denkt darüber nach, sogenanntes Direct Air Capture einzusetzen. Dabei holt man CO<sub>2</sub> mit aufwändigen Methoden aus der Atmosphäre. Das ist sehr teuer. Es gibt natürlich die Möglichkeit, CO<sub>2</sub> abzufangen, das gerade in die Atmosphäre eintritt, beispielsweise am Schlot eines Stahl- oder Kohlekraftwerks. Das Verfahren heißt Carbon Capture and Usage (CCU). Man bringt also das CO<sub>2</sub> in einen Kreislauf, indem man den Eintritt in die Atmosphäre verhindert und das abgefangene CO<sub>2</sub> mit grünem Wasserstoff verknüpft. Eine wieder andere Möglichkeit ist die Nutzung von CO<sub>2</sub> aus biogenem Material, z.B. Holz. Mit dem biologischen Prozess wird das CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre geholt, das nach der Verbrennung wieder in die Atmosphäre gelangt.

## **Und dabei sprechen wir nicht über Science Fiction. Siemens Energy praktiziert so etwas in Patagonien, im Süden Chiles.**

Das Projekt unter Beteiligung von Porsche und Siemens Energy wird durch das deutsche Wirtschaftsministerium gefördert. Man ist nach Südchile gegangen, weil man dort eine extrem leistungsfähige Windkraft hat, praktisch gibt es dort dauernd Sturm. Man gewinnt also die grüne Energie aus dieser Windkraft, das CO<sub>2</sub> holt man direkt aus der Luft. Daraus wird dann vor Ort Methanol synthetisiert, das (als Flüssigkeit) gut nach Europa transportiert werden kann. Vor Ort in Deutschland wird es zu Methanolbenzin weiterverarbeitet. Methanol kann man sich vorstellen wie eine Art Öl, aber synthetisch, von Menschen gemacht. Wir nennen das auch flüssigen Strom. Es ist ein idealer Speicher für Energie. Und da es stofflich ähnlich ist wie Öl oder Benzin, kann man es gut über weite Strecken transportieren.

## **Kommen wir zurück auf Ihren Vorschlag der zunehmenden Beimischung von synthetischen Kraftstoffen mit Blick auf das Jahr 2030. Was würde das den Autofahrer kosten?**

Unser Vorschlag hat den Charme, dass der Autofahrer kostenmäßig nur sehr wenig merken würde. Und dass wir im Grunde einen Weg beschreiten, den wir auf 100 Prozent Beimischung hochfahren können. Das ist ein Ansatz, mit dem man die gesamte Bestandsflotte auf dem Globus in Richtung Klimaneutralität bewegen kann. Und das mit Treibstoffkosten, die nicht so viel anders sind als die heutigen. Das schließt auch die Betankung von Lkw mit Methanoldiesel ein. Auf dem Globus gibt es einen Bestand von etwa einer Milliarde Pkw und 300 Millionen Lkw. In Deutschland sprechen wir von 50 Millionen Pkw, global ist es das 20-Fache. Und natürlich geht es darum, dass man auf Dauer die gesamte Bestandsflotte klimaneutral stellt. Dahinter steht die Philosophie, dass bei einem Auto nicht der Verbrennermotor das Klimaproblem erzeugt, sondern der Kraftstoff, der getankt wird. Wenn ich Verbrennerfahrzeuge weltweit mit Kraftstoff betanke, der CO<sub>2</sub>-neutral ist, ist der Effekt dieser Mobilität auf die Konzentration von CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre gleich null. Das heißt, die Fahrzeuge sind klimaneutral.

## **Sie haben gesagt, diese Umstellung würde der Autofahrer kostenmäßig kaum bemerken. Was heißt das konkret?**

Kosten sind natürlich eine entscheidende Frage. Jetzt muss man genau unterscheiden. Wie wird denn eigentlich dieser Wasserstoff oder dieses Methanol produziert? In unseren Vorstellungen sind die wichtigen Orte der Entstehung dieser Basissubstanzen die Sonnenwüsten der Welt. Mit Photovoltaik kann man dort den grünen Strom für unter 2 Cent pro Kilowattstunde produzieren und an die Elektrolyse übergeben. Und das kann man in beliebigem Umfang machen. Zum Schluss kommt man nach unseren Kalkulationen zu einem Preis für einen Liter Methanolbenzin von 1 Euro vor Steuern. Auf fossiler Basis liegt dieser Preis heute bei etwa 60 Cent. Bekanntlich kommen heute beim Benzinpreis noch etwa 90 Cent Steuern hinzu. An der Tankstelle kommt man dann schätzungsweise auf einen Preis von 1,50 Euro.

### **Für einen Liter Benzin.**

Genau. Jetzt muss man noch Folgendes beachten: Das Benzin auf fossiler Basis, das wir heute tanken, wird in nächster Zeit dauernd teurer werden. Das haben die Autofahrer jetzt schon mit Schmerzen festgestellt. Das ist die Folge der Klimaabgabe und die soll ja permanent erhöht werden. Im Moment liegt sie bei 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Es gibt aber Überlegungen, diese Klimaabgabe in Richtung 50 Euro und weit mehr zu entwickeln. Das übersetzt sich dann in eine Verteuerung pro Liter Benzin um beispielsweise 20 Cent pro Liter. Der Unterschied im Produktpreis von Benzin und Methanolbenzin liegt dann bei (nur) noch 20 Cent. Natürlich kann der Gesetzgeber den Steuerzuschlag auf Methanolbenzin etwas absenken. Hinzu kommt, dass wir für 2030 über eine Beimischungsquote von 15 Prozent reden. Selbst wenn das Methanolbenzin etwa 20 Cent pro Liter teurer sein sollte als Benzin zu diesem Zeitpunkt, liegt der Unterschied bei einer Beimischung von 15 Prozent bei nur etwa 3 Cent pro Liter.

### **Bisher wird dieser synthetische Kraftstoff vom Gesetzgeber aber nicht als klimaneutral anerkannt. Das ist ein Problem.**

Bis heute ist das alles nicht richtig durchreguliert, weil es Kräfte gibt, die das unter allen Umständen verhindern wollen. Ja, erst wenn synthetischer Kraftstoff als klimaneutral akzeptiert wird, wird die Sache interessant, weil dann natürlich die etwas teurere Produktion von Methanolbenzin durch den Vorteil bzgl. der Klimaabgabe gemildert wird. Noch einmal: Deutlich mehr als die Hälfte von dem, was wir für Benzin bezahlen, sind sowieso Steuern. Da könnte der Gesetzgeber durchaus weniger verlangen, wenn man etwa die enorme Förderung für Elektromobilität mit dem Ziel „Klimaneutralität“ als Vergleich bedenkt. Ich erwarte insofern für 2030, dass Methanolbenzin nur geringfügig mehr kostet als Benzin aus fossilen Quellen, sofern die Politik synthetische Kraftstoffe als Beitrag zur Klimaneutralität im Verkehr anerkennt. Wenn man in den Folgejahren die 15 Prozent in Richtung 100 Prozent erhöht, dominieren irgendwann im Vergleich die etwas höheren Kosten für den synthetischen Kraftstoff, der aber, wie gesagt, den Vorteil hat, dass er die Klimaabgabe nicht zahlen würde. Weshalb ich also glaube, dass wir auch 2040 nicht in einer signifikant anderen Kostensituation wären als für fossiles Benzin mit Klimaabgabe. Dies aber mit dem Vorteil, dass unsere bisherigen Automobile dann klimaneutral sind und weiterbenutzt werden können, wie übrigens auch die Tankstelleninfrastruktur.

## **Was heißt das in der Folge?**

Das ist der Weg, der uns – und übrigens auch vielen anderen, wie der eFuel-Alliance oder UNITI – vorschwebt, weil wir nicht glauben, dass eine vernünftige Lösung der Klimaprobleme darin besteht, dass die Gesamtbevölkerung ständig ärmer wird. Weil sie mehr bezahlen muss, die Einkommen aber gleichbleiben. Der Weg hin zur Vollumstellung auf Batterie-elektrische Fahrzeuge, angeschoben mit grünem Strom, der in Deutschland produziert wird, wäre ein Weg, der den Wohlstand deutlich reduziert. Das ist alles viel zu teuer.

## **Woher kommen denn die Probleme beim Strom?**

Sie resultieren daraus, dass wir bei uns nicht viel grünen Strom produzieren können. Außerdem ist der grüne Strom ein sogenannter Flatterstrom, der mal vorhanden ist, mal auch wieder nicht. Wir haben heute mit die höchsten Strompreise in Europa. Wir müssen sehr viel bezahlen, um Kapazitäten vorzuhalten, die uns dann mit Strom versorgen, wenn gerade mal nicht der Wind weht und die Sonne nicht so scheint, wie wir das gerne hätten. Wenn man in diesem deutschen Umfeld mit diesem grünen Strom dann auch noch grünen Wasserstoff produzieren will, wie das die Politik jetzt propagiert, gäbe es davon viel zu wenig und er wäre auch zu teuer. Deshalb kann man bei uns aus grünem Wasserstoff nicht auch noch synthetischen Kraftstoff machen, weil man dabei viel Energie in Umwandlungsprozessen verliert. Nein, dann kann man den Strom nur als Strom direkt im Elektroauto nutzen. Dies führt dann auch dazu, dass die „Hohepriester“ auf der grünen Seite in Deutschland davon reden, der grüne Wasserstoff sei der **„Champagner der Energiewende“**, also eine Art Luxusgut.

## **Warum ist das so?**

Das ist eine Folge dessen, dass man sich gedanklich darauf festgelegt hat, die eingesetzte Energie selber zu produzieren. Bis heute importieren wir in Deutschland 70 Prozent unserer Energie, und wir sollten vernünftigerweise auch zukünftig 70 Prozent oder mehr importieren. Das wäre gut für uns, und das wäre gut für die Welt. Und wenn wir das tun, dann können wir uns die synthetischen Kraftstoffe erlauben. Sie sind dann nicht viel teurer als heutige Kraftstoffe auf fossiler Basis und in einer Gesamtbetrachtung günstiger als Batterie-elektrische Lösungen. Wer die Energiefragen im Wesentlichen in Deutschland in einer Art Autarkie-Logik lösen will, wir nennen das „Klima-Nationalismus“, der schafft sich zwar dieses Segment der eigenen grünen Energieerzeugung, aber nur um den Preis erheblicher Mängel, Einschränkungen und extrem hoher Kosten, wodurch anschließend alle möglichen anderen Optionen verloren gehen. Und wenn Sie das hier machen wollen, dann müssen Sie auch Importe von z.B. synthetischen Kraftstoffen verhindern. Weil Sie sonst die hier generierten Optionen nicht mehr verkaufen können. Wer Energieautarkie will, muss damit leben, dass Energie sehr viel teurer wird als bei Rückgriff auf den Weltmarkt. Und für uns als „Exportweltmeister“ ist Weltmarktorientierung der natürliche Weg in dieser Frage.

**Wie gesagt, noch gelten synthetische Kraftstoffe nicht als klimaneutral.**

Ja, wir haben hier eine Situation, in der ein batteriegetriebenes Auto als klimaneutrales, sauberes Auto gilt. Das ist natürlich eine **Irreführung der Öffentlichkeit**. Diese Autos sind nicht sauber. In der europäischen Regulierung zählte in 2020 trotzdem ein einzelnes Elektroauto für zwei. Wenn man ein „sauberes“ Elektroauto in seiner Flotte hat, durfte man so rechnen, als hätte man zwei Autos mit null Emissionen. Dagegen wird ein synthetischer Kraftstoff derzeit nicht als klimaneutral anerkannt. Es ist nicht mal sicher, ob er überhaupt in den Verkehr gebracht werden könnte. Es ist nicht klar, ob unsere Tankstellen diesen synthetischen Kraftstoff würden verkaufen dürfen. Es ist in diesem Sinne auch nicht klar, ob man ihn überhaupt beimischen dürfte.

### **Mit diesen Regularien kann man offenbar vieles verhindern.**

Das Verbrennerauto wurde zum absoluten Gegner hochstilisiert. Der Verbrenner ist das Böse, das dreckige Auto, so wie Kohlekraftwerke auch das Böse sind. Deshalb will man von grüner Seite an Kohlekraftwerken auch kein CO<sub>2</sub> abfangen, auch international nicht. Der „Feind“ soll dreckig bleiben. Deshalb will man auch nicht, dass jetzt ein Verbrennerauto mit einem klimaneutralen Kraftstoff fährt. Denn wenn man das akzeptiert, kann man nicht mehr den Verbrenner verteufeln.

### **Wie kann man vielleicht doch noch durchsetzen, dass synthetische Kraftstoffe als klimaneutral gelten?**

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) war der Mechanismus, mit dem wir die erneuerbare Energie in Deutschland auf den Weg gebracht haben. Das ist ein protektionistischer, nationaler Ansatz, der es Anbietern von außerhalb Deutschlands praktisch unmöglich machte, grünen Strom in Deutschland zu verkaufen. Weil grüner Strom, der in Deutschland hergestellt wird, unter allen Umständen vorrangig ins Netz eingespeist wird und dafür auch noch einen Garantiepriß erhält. Und natürlich kann man vergleichbare Regularien einsetzen, indem man einem Kraftstoff das Etikett klimaneutral verweigert. Man kann auch noch etwas anderes machen, man kann eine Klimaabgabe beschließen, und zwar so, dass sie für alle Prozesse zu zahlen ist, die CO<sub>2</sub> ausstoßen. Und dann kann man auch noch sagen, das gilt auch für synthetische Kraftstoffe, mit der Begründung, dass sie eben CO<sub>2</sub> ausstoßen. Und dann diskutiert man nicht darüber, dass dieses CO<sub>2</sub> vorher irgendwo abgefangen wurde, während man bei Direct Air Capture die Klimaneutralität akzeptiert. Und wenn man das regulativ so macht, dann ist eben dieser Kraftstoff nicht mehr klimaneutral.

### **Wie kommen diese Regularien zustande?**

Das alles passiert in Hinterzimmern, wo Menschen im Verborgenen großen Einfluss auf Regulierung haben, und das verbinden mit bestimmten Zukunftsbildern für Deutschland und mit Geschäftsinteressen über den Aufbau einer eigenen Energieversorgung bei uns in Deutschland und in Europa. Dies gerne unter Zuhilfenahme enormer Zuwendungen des Staates, gerne unter Zuhilfenahme enormer Belastungen der Bürger. Wenn man das offen diskutieren würde und die Bevölkerung wüsste, dass es preisgünstigere Alternativen gäbe und wir diese wie bisher importieren könnten, wäre das gut für die Welt. Wenn wir das täten, dann

wären die Energieträger viel preiswerter und wir könnten unsere bisherigen Automobile weiterfahren. Wenn das auf diesem Level diskutiert würde, wenn das in dieser Transparenz Teil von Wahlkämpfen wäre, dann würde es meiner Ansicht nach diese Regulierungen nicht mehr geben.

### **Sie haben den Vorschlag mit der Beimischungsquote bewusst in den Wahlkampf zur Bundestagswahl im September 2021 eingebracht. Weshalb?**

Der Auslöser für den Vorschlag war folgender. Wir haben eine sehr aufgeheizte Klimadebatte. Wir sehen teilweise Hysterie. Die Menschen realisieren, dass die Welt in der Klimafrage Jahrzehnte verschlafen hat. Der Panikmodus geht im Moment so, dass wir uns auf Deutschland konzentrieren, obwohl man die Klimaprobleme natürlich nicht in Deutschland lösen kann. Jetzt haben wir in Deutschland einen Wettlauf um die Zielsetzung, immer früher klimaneutral sein zu wollen. In diesem Stimmungsumfeld wird ein Votum des Verfassungsgerichts in eine nochmalige Verschärfung der Klimaziele „übersetzt“. Dies bedeutet, dass jetzt Programme für immer weitergehendere CO<sub>2</sub>-Reduktionen benötigt werden. Dabei wird man aber fast in Richtung einer Kriegswirtschaft gehen müssen und massive Verbote und Freiheitseinschränkungen bzgl. des Eigentums durch Eingriffe durchsetzen müssen, wenn man diese Ziele mit den bisher diskutierten Vorschlägen erreichen will. Das sind völlig unrealistische Programme. Unsere Überlegung ist, dass sich die Politik, konfrontiert mit den eigenen Zielsetzungen stärker in Richtung eines Realismus bzgl. der verbleibenden Optionen orientieren muss. Darauf setzen wir.

### **Wen wollen Sie mit Ihrer Initiative erreichen?**

Ausgangspunkt ist die Überlegung, dass die neue Regierung, die wir gegen Ende des Jahres wahrscheinlich haben werden, ein realistisches Programm vorlegen muss. Wir haben Programme, wie ich sie vorhin angedeutet habe, die aus einem bestimmten Umfeld kommen: vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, vom Potsdam-Institut oder Wuppertal Institut. Diese Programme würden massive Freiheitsbeschränkungen, Verbote und so weiter beinhalten müssen, wenn diese Ziele erreicht werden sollen. Die neue Regierung wird nun ein Programm für vier Jahre beschließen müssen. Ich würde den Parteien eine Botschaft folgenden Typs nahelegen: Wir haben jetzt das ambitionierteste Klimaschutzgesetz der Welt verabschiedet. Aber nicht um Deutschland zu verarmen, nicht um die Industrie aus Deutschland zu vertreiben, nicht um uns beliebig weit zu verschulden oder um unsere Währung kaputtzumachen. Das alles wollen wir nicht. Wir wollen das Klimaproblem lösen, und wir wollen den Wohlstand erhalten. Dazu brauchen wir jetzt aber realistische Programme. Dazu müssen wir vor allem die realistischen Optionen nutzen, die es weltweit gibt. Auch deshalb, weil das Klimaproblem weltweit entschieden wird und nicht in Deutschland. Der Vorschlag mit der Beimischungsquote ist einer, der sagt: lasst uns den Weg des technischen Fortschritts gehen und lasst uns nicht darauf setzen, dass wir mit riesigen Investitionen teure Windfarmen beliebiger Größenordnungen in die Nordsee bauen, um in Energieautarkie in eine grüne Zukunft zu gehen.

## Was meinen Sie damit?

Die Deutschen streiten sich derzeit um ein paar hundert zusätzliche Terawattstunden grünen Stroms pro Jahr. Wir verbrauchen im Moment in Deutschland etwa 600 Terawattstunden Strom pro Jahr. Davon sind weniger als 200 Terawattstunden regenerativ. Nun hat die Forschungsministerin jüngst einen Potenzial-Atlas für grünen Strom vorgestellt, der alleine für Westafrika ein Potenzial von 165.000 Terawattstunden grünen Stroms pro Jahr beschreibt. Wir dagegen wollen mit enormen Anstrengungen ein paar Hundert Terawattstunden zusätzlich schaffen, statt zu versuchen, die großen Potentiale aus den Sonnenwüsten für uns zu aktivieren.

## Sie plädieren also für internationale Kooperation.

Ja. Und dafür muss auch das Geld fließen. So, wie wir heute Öl und Gas importieren, müssen wir dann zukünftig für grünen Wasserstoff und grünes Methanol bezahlen. Potenziale gibt es weltweit genug – auch für kostengünstige Lösungen. Und dann geht das auch, wie beschrieben, mit der Beimischungsquote. Meiner Ansicht nach täten alle Parteien, die Regierungsverantwortung übernehmen wollen, gut daran, sich stärker in diese Richtung zu bewegen. In Baden-Württemberg setzt sich das „grüne“ Verkehrsministerium ohnehin für synthetische Kraftstoffe (sogenannte reFuels) ein. Das wundert mich überhaupt nicht, wenn man sich die Industriebasis von Baden-Württemberg ansieht. Unsere Basis ist doch der Anlagenbau, sind die Fahrzeuge, sind alle diese hochtechnischen Komponenten, die wir produzieren und in großem Umfang auch exportieren. Unser „natürliches“ Wertschöpfungssegment ist es doch nicht, Strom herzustellen.

## Zielt das auf alle Parteien?

Auf alle, die anschließend die Regierung bilden. Denn die werden das Thema irgendwie bewältigen müssen. Opposition ist einfach. Forderungen stellen auch. Aber Umsetzung, das ist viel schwieriger. Es ist leicht, ambitionierte Ziele in ein Gesetz zu schreiben. Anschließend muss man dieses aber umsetzen. Jeder, der an der zukünftigen Regierung beteiligt sein wird, wird das beschriebene Problem haben. Es ist besser, man hat über das, was man später alles tun muss, schon vor der Wahl öffentlich gesprochen. Erst beim Regierungsprogramm damit zu beginnen ist schwieriger. Noch schwieriger wird es, wenn die neue Regierung mit den falschen Rezepten startet. Dann steigt nämlich die Kostenbelastung, während gleichzeitig viel Zeit verloren geht. Was viele Menschen im Übrigen nicht mit bedenken ist, dass sich unsere finanzielle Situation auf der Seite der Staaten in den nächsten Jahren extrem verschlechtern wird. Wir brauchen eine viel realistischere Debatte im Wahlkampf. Wir brauchen ein realistisches, umsetzbares Programm. Elemente eines solchen Programms haben wir vorgelegt. [Zum Video.](#)

Weitere Infos unter:

